Das Bauwesen

in

Bosnien und der Hercegovina

vom

Beginn der Occupation durch die österr.-ung. Monarchie

bis

in das Jahr 1887.

Eine technisch-statistische Studie, nach ämtlichen Quellen zusammengestellt

vom

Baudepartement der Landesregierung

unter der Leitung des

Regierungsrathes Edmund Stix.

Herausgegeben von der Landesregierung für Bosnien und die Hercegovina.

Wien 1887.

Aus der kaiserlich-königlichen Hof- und Staatsdruckerei.

Index.

Einleitung.

I. Abtheilung.

Darstellung des Bauwesens vor der Occupation.

II. Abtheilung.

Darstellung des Bauwesens seit der Occupation.

I. Organisation des Baudienstes.

II. Straßenwesen.

Thätigkeit der Militärverwaltung bei den Straßenbauten.

Thätigkeit im Straßenbau nach Übernahme der Straßen in die Civilverwaltung.

Im Jahre 1885.

Im Jahre 1886.

III. Hochbauwesen.

IV. Eisenbahnwesen.

V. Wasserbauten.

Einleitung.

Bosnien und die Hercegovina hatten schon in den ältesten Zeiten vermöge ihrer geographischen Lage und ihres Reichthums an Naturschätzen eine erhöhte Bedeutung.

Der Handel von der Küste des adriatischen Meeres und aus dem südwestlichen Europa nach den Balkangegenden musste, insoweit er den Landweg benützte, zum Theile diese Länder durchziehen; die Ausbeute ihrer reichen Bergbaue war allezeit ein lebhafter Anziehungspunkt für die angrenzenden Staaten; fruchtbare Gefilde, von Weiden und Wäldern bedeckte Berge geben dem Landmanne die Möglichkeit, von den Früchten seines Fleißes zu leben. Diese Bedingungen zu einer regen menschlichen Thätigkeit blieben nicht unbenützt, und lassen sich deren Spuren bis in die ältesten Zeiten verfolgen.

Im ganzen Lande zerstreute zahlreiche Ruinen von Burgen und Schlössern, sowie Reste gepflasterter Wege geben uns noch heute Zeugnis davon, dass in Bosnien und der Hercegovina einstmals eine höhere Cultur geherrscht haben muss.

Mit dem Verfalle des ottomanischen Reiches gingen auch diese Länder ihrem Niedergange entgegen; Parteikämpfe zerstörten die Errungenschaften einer früheren Zeit; die religiösen und staatlichen Satzungen des ottomanischen Staates verurtheilten einen großen Theil der Bevölkerung zu einer untergeordneten Rolle.

Eine an die primitivsten Culturzustände der meschlichen Geschichte mahnende Bedürfnislosigkeit der Bevölkerung verhinderte jeden Aufschwung des Landes.

Diese traurigen Verhältnisse, von denen es kaum denkbar, dass selbe so nahe den Grenzen des civilisirten Europa bestehen konnten, änderten sich mit der Occupation dieser Länder durch die österreichisch-ungarische Monarchie.

Von diesem Zeitpunkte wurde das Land den Errungenschaften der Cultur geöffnet; die Macht Österreich-Ungarns brachte den beiden Ländern wieder die langentbehrte Ruhe, Gerechtigkeit und Ordnung in der Verwaltung, und auf dieser Basis jedes geordneten Staatswesens, unterstützt durch den natürlichen Reichthum des Landes und die gute Begabung des Volkes konnte es dem unermüdlichen Schaffen der österreichisch-ungarischen Verwaltung gelingen, schon in einem verhältnismäßig kurzen Zeitraume das Land in eine aufstrebende Provinz zu verwandeln.

Dieser Fortschritt steht in innigster Wechselbeziehung mit den Leistungen im Bauwesen und wird am besten durch dieselben manifestirt.

Aufgabe dieser Schrift soll es daher sein, das Wirken und die Erfolge im Bauwesen in chronologischer Reihenfolge darzustellen.

Eine kurze orographische Schilderung des Landes und ein Rückblick auf die Verhältnisse im Bauwesen vor der Occupation möge als Ergänzung des eigentlichen Zweckes dieses Werkes dienen.

Topographische Beschreibung des Landes.

Grenzen.

Bosnien und die Hercegovina grenzt im Norden, Westen und Südwesten an die Länder der österreichisch-ungarischen Monarchie, und zwar im Norden und Nordwesten an Croatien und Slavonien, im südwestlichen und südlichen Theile an Dalmatien, welch' letztere Grenze durch die Enclave von Klek auf circa 8 *km* unterbrochen wird, wodurch die Hercegovina Antheil an der Küste des adriatischen Meeres nimmt.

Im Süden und Südosten begrenzt Montenegro, weiter nördlich das theilweise von der österreichisch-ungarischen Monarchie besetzte Sandžak Novibazar und endlich östlich Serbien die occupirten Provinzen.

Größe und Einwohnerzahl.

Bosnien und die Hercegovina haben zusammen einen Flächenraum von 51.100 km^2 und eine Einwohnerzahl von 1,336.091 Seelen.

Seiner politischen Eintheilung nach zerfällt es in sechs Kreise. Fünf hievon, nämlich die Kreise Sarajevo, Banjaluka, Tuzla, Travnik und Bihać liegen in Bosnien, während die ganze Hercegovina den sechsten Kreis bildet.

Die Kreise sind in Bezirke getheilt, deren Gezammtanzahl dermalen 48 beträgt.

Von dem gesammten Flächenraume und der Einwohnerzahl entfallen auf

den Kreis	km^2	Seelen zusammen	Seelen per km^2
Sarajevo	8.371	192.919	23·04
Banjaluka	8.498	265.456	31·22
Tuzla	8.991	313.746	36·14
Travnik	10.577	218.172	20·62
Bihać	5.523	158.224	28·63
Mostar (Hercegovina)	9.140	187.574	20·50
Zusammen	51.100	1,336.091.	

Orographische Verhältnisse.

Bosnien und die Hercegovina sind, abgesehen von den der Save zunächst liegenden Niederungen, ein ausgesprochenes Gebirgsland, dessen Gebirge zumeist in die Kategorie der Mittelgebirge, zum kleineren Theile in jene der Nieder- und Hochgebirge einzureihen sind und dem Systeme der dinarischen Alpen angehören.

Von dem entlang der Grenze Dalmatiens gelegenen Hauptstocke der dinarischen Alpen zweigt in der Localität zwischen den Quellen der Una und des Unac bis Imoski ein Gebirgsmassiv vom Hauptstocke ab, zieht vorerst in östlicher, dann südöstlicher Richtung in weitem Bogen durch das Land und tritt nach seinem Übergange nach Montenegro mit dem nordalbanischen Alpengebirge in Verbindung.

Als besonders markante Einzelglieder dieses Gebirgszuges sind von der Hauptkette der dinarischen Alpen ausgehend, der Reihenfolge nach zu nennen:

die Šator planina (1873 *m* Meereshöhe),
Krplina planina (1815 *m* „),
Raduša planina (1956 *m* „),
Ljubuša planina (1798 *m* „),
Bitovuja planina (1824 *m* „),
Bjelašnica planina (2067 *m* „),
Treskavica planina (1877 *m* „),
Lelja (2034 *m* „),
Lebršnik (1859 *m* „).

Dieser dem Hochgebirge angehörige Höhenzug bildet die Wasserscheide zwischen dem adriatischen Meere und der Save und von der Ljubušaplana an, die Grenze zwischen Bosnien und der Hercegovina, zwei in orographischer wie klimatischer Beziehung wesentlich von einander sich unterscheidende Gebiete.

Die für den Übergang aus den beiden Hauptflussgebieten benützbaren Einsattlungen liegen zwischen 1000 bis 1200 *m* Meereshöhe, als deren wichtigste der Maklensattel bei Prozor (1123 *m* Meereshöhe), der Ivansattel bei Konjica (967 *m* Meereshöhe) und der Cemernosattel bei Gacko zu erwähnen sind.

Zu diesem die Wasserscheide bildenden Gebirgszuge gehört die zwischen dem Hauptstock der dinarischen Alpen, den Quellen des Unac und der Sana, dem oberen Vrbasthal und dem Gebiete des Unterlaufes der Narenta gelegene Gebirgsgruppe.

Dieselbe bildet ein mächtiges Gebirgsmassiv mit ausgedehnten, an 1000 *m* über dem Meere liegenden Hochplateaux, auf welchen sich noch einzelne Gebirgsrücken bis zur Höhe von 1900 *m* erheben.

In diesem Gebirgsmassiv kommt kein den beiden Hauptflussgebieten Bosniens und der Hercegovina angehöriger Flusslauf vor. Die vorhandenen Einsenkungen sind meistens langgestreckte, von Norden gegen Süden streichende, breite, fruchtbare Thalbecken (Livansko polje, Buško blato, Glamočko polje, Duvnopolje), 700 bis 900 *m* über dem Meere liegend, rings von Gebirgen eingeschlossen, deren Gewässer unterirdisch ihren Abfluss nehmen.

Durch dieses Gebirgsmassiv wird die Verbindung aus dem Innern Bosniens mit dem nördlich der Mündung der Narenta gelegenen Theile der dalmatinischen Küste sehr erschwert, da jede Communication in dieser Richtung dasselbe passiren muss.

Von den Quellen des Unac und der Sana an senkt sich das Gebirge allmählich, und schließt diese dem Mittelgebirge angehörige Gruppe mit dem bis zu 1500 *m* Meereshöhe sich erhebenden, von West gegen Ost streichenden Gebirgszuge der Grmeč planina ab, deren gegen die Una und Save zu abfallende Ausläufer in das Niedergebirge übergehen.

Das Unac- und Sanathal sowie eine der Grmeč planina gegen Süden vorgelagerte 600 bis 1000 *m* hoch gelegene Einsenkung, das Bjelajsko-Medeno-Bravsko und Petrovačko polje bilden die natürlichen Wege für die Anlage der Communicationen im nordwestlichen Theile Bosniens, für welche auch eine in der Grmeč planina vorkommende tiefe Einsenkung, der Risovacsattel (600 *m* Meereshöhe), zum Übergang über die Grmeč planina mit Vortheil benützt werden kann.

Zwischen Vrbas und Bosna.

Zwischen diesen beiden Hauptflüssen, welche fast parallel ihren Lauf von Süden gegen Norden in die Save nehmen, zieht sich von der Hauptwasserscheide eine langgestreckte Gebirgskette gegen Norden.

Einzelne in der Nähe der Hauptwasserscheide gelegene Spitzen erheben sich bis zu 2000 *m* Meereshöhe.

Gegen die Save senkt sich jedoch allmählich das Gebirge und geht von der Uzlomac (942 *m* Meereshöhe) und Borja planina (1077 *m* Meereshöhe) bis zur Save in Hügelland über.

Die niedersten, für den Verkehr zwischen den beiden Flussgebieten wichtigsten Einsenkungen in dieser Kette sind

der Risovacsattel (600 *m* Meereshöhe),
der Sattel am Komar (914 m Meereshöhe),
auf der Karaula gora (1197 *m* Meereshöhe),
der Predivodasattel (1150 *m* hoch),

und endlich die Einsenkungen auf der Borja und Uzlomac planina (erstere 909 *m* Meereshöhe).

In dem nordwärts der Borja planina bis zur Save gelegenen Hügellande macht der Übergang zwischen den Flussgebieten keine Schwierigkeiten, und stehen für denselben eine Reihe niederer, unter 450 *m* Meereshöhe gelegener Einsenkungen zugebote.

Zwischen Bosna und Drina.

Fast die Hälfte Bosniens wird durch das zwischen der Bosna und Drina gelegene Gebiet eingenommen.

An den Gebirgsstock der Hauptwasserscheide schließt sich zwischen dem Gebiete des Oberlaufes der Bosna und Drina die gegen Osten sich ausdehnende, in der Meereshöhe von 1100 *m* gelegene Hochebene der Zagorje an

von deren nördlichem und nordöstlichem Rande die Nebenflüsse der Bosna, von deren südlich und südöstlich gelegenen Hängen die Nebenflüsse der Drina entspringen.

Diese Hochebene steht mit einem zweiten mächtigen, den Hauptknoten der Gebirge Ostbosniens bildenden Gebirgsstocke, der Romanja planina, in Verbindung, welche, östlich von Sarajevo gelegen, eine weit ausgedehnte, 800 bis 1000 *m* über dem Meere liegende Hochebene bildet, auf der sich einzelne Gebirgsrücken bis zu 1600 *m* Höhe (Lupoglavo 1628 *m*) aufsetzen.

Von deren Rändern nehmen gegen Norden und Westen die Nebenflüsse der Bosna, gegen Norden, Osten und Süden die Nebenflüsse der Drina ihren Ablauf.

Nahezu anschließend an die Romanja planina, von letzterer gegen Norden durch das Drinačathal einerseits und das Krivajathal anderseits getrennt, liegt ein von Westen gegen Osten lang gestrecktes Mittelgebirge in der Meereshöhe von circa 700 *m*.

Ein zweiter, in gleicher Richtung ziehender Gebirgszug, dessen Hauptglied die Majevica (5 bis 700 *m* Meereshöhe) ist, wird von dem vorgenannten durch das Thal der Spreča, einen Nebenfluss der Bosna, getrennt.

Die dem Niedergebirge und Hügellande angehörigen Ausläufer der Majevica gehen allmählich in die Niederungen der Savegegend über.

Für die Verbindung des oberen Bosna- mit dem oberen Drinathale ist eine Reihe von Sätteln benützbar. Die wichtigsten unter den letzteren sind folgende:

Der Rogojsattel (circa 1300 *m* Meereshöhe) zwischen Željeznica und Dobrobolska-Bistrica;

Der Sattel bei Bazanovici (circa 1200 *m* Meereshöhe) zwischen den Thälern der Željeznica und Koluna.

Der Karolinensattel (1043 *m* Meereshöhe) zwischen Miljačka und Prača.

Die von Sarajevo aus an die östliche Grenze gegen die Drina zu führenden Verbindungen müssen sämmtlich die Hochebene der Romanja planina überschreiten.

Für die Verbindung des mittleren und unteren Laufes beider Hauptthäler sind als günstigste Übergangspunkte zu nennen: Der Übergang aus dem Krivaja- ins Drinačathal bei Kladanj mit der Sattelhöhe von 1100 *m*, dann der Übergang aus dem Sprečathale über die östlich gelegenen Ausläufer der Majevica, deren hiezu benützbare Sättel in einer Höhe von 400 bis 600 *m* liegen.

Das Gebiet der Hercegovina.

Wesentlich verschieden von der Terrainformation Bosniens ist jene der Hercegovina.

Ein einziges Hauptthal, das der Narenta, durchzieht diesen Landestheil.

Während die Bodengestaltung Bosniens durch die zahlreichen Seitenthäler seiner Hauptflüsse einen fortwährenden Wechsel zwischen Berg und Thal zeigt, erhält jene der Hercegovina durch den Mangel an Seitenthälern, deren die Narenta nur vier von größerer Länge hat, ferner durch die im Ober- und Mittellaufe der Narenta fast unvermittelt und steil aus der tief eingerissenen Thalfurche bis zu Höhen von 1000 *m* und darüber aufsteigenden Gebirge den Charakter eines Massengebirges. Ausgedehnte Hochplateaux und Kesselbildungen markiren die verschiedenen Stufen, in denen sich das Gebirge terrassenförmig von der Hauptwasserscheide gegen die dalmatinische Grenze zu senkt.

Die wichtigsten dieser Plateaux und Kesselbildungen sind:

In dem Theile, welcher nordwärts der Narenta zwischen der dalmatinischen Grenze und dem Ramathale gelegen ist:

Das polje von Rakitno (860 *m* Meereshöhe);
das polje von Pošušje (610 *m* Meereshöhe);
das Bielo polje (250 *m* Meereshöhe);
das Mostarsko blato (230 *m* Meereshöhe).

In dem Theile südlich und südöstlich der Narenta:

Die Hochebene von Morinje (1200 *m* Meereshöhe);
das Gacko polje (950 *m* Meereshöhe);
das Nevesinsko polje (850 *m* Meereshöhe);
das Becken von Korito (930 *m* Meereshöhe);
das Dabar polje (470 *m* Meereshöhe):
das Becken von Bilek (470 *m* Meereshöhe).

Einige wenige Terrainfurchen, deren wichtigste das Trebinčicathal ist, durchbrechen dies Gebirge, bilden aber nur langgestreckte Kesselthäler.

Dieser vorbeschriebene Charakter des Landes erschwert insoferne die Anlage der Straßen, als dieselben, sobald sie das Hauptthal der Narenta verlassen, zumeist sofort bedeutende Höhen ersteigen müssen, wozu nur selten ein Thalweg benützt werden kann.

Hydrographische Verhältnisse.

Bereits bei der Beschreibung der topographischen Verhältnisse wurde der Hauptflüsse des Landes, der Save, Bosna, Drina, Vrbas, Una und der Narenta und ihrer Thalbildung Erwähnung gethan.

Dieselben, insbesonders die Narenta, haben in ihrem Mittel- und Oberlaufe ein ziemlich starkes Gefälle, welches sich jedoch im Unterlaufe wesentlich abschwächt und an den Mündungen so gering wird, dass die Ufer auf beträchtliche Strecken landeinwärts sich versumpfen, und bei größeren Hochwässern der Inundation ausgesetzt sind.

Infolge der großen Niederschlagsgebiete führen sämmtliche Hauptflüsse sehr bedeutende Hochwässer ab, die zu beträchtlichen Höhen anschwellen, wegen der meist geschlossenen Ufer jedoch nur im Unterlauf Überschwemmungen im größeren Umfange hervorrufen.

Über die Flöss- und Schiffbarkeit der Hauptflüsse des Landes sind bisher noch nicht hinreichende Erfahrungen gesammelt, um ein abschließendes Urtheil hierüber abgeben zu können.

Constatirt ist die Flössbarkeit der Bosna, der Drina von Višegrad abwärts, des Vrbas von Bočac abwärts, der Sana von Ključ abwärts.

Für Dampfschiffe ist die Save und die Narenta, letztere von Metković bis zu ihrer Mündung ins Meer schiffbar. Nach den jüngsten Erhebungen kann auch die Drina von Ljubovija an nach Beseitigung kleinerer Hindernisse als mit Dampfschiffen befahrbar bezeichnet werden.

Kleinere Schiffe verkehren auch auf der Sana von Prjedor bis zur Mündung in die Una, und von da Una-abwärts bis in die Save.

Außer der Narenta und ihren Nebenflüssen hat die Hercegovina keinen Fluss, welcher sich direct ins Meer ergießt.

Die wenigen anderen Flüsse sind Schlundflüsse, die am Ende ihres Laufes in Felsspalten des Karstgebirges verschwinden, um auf unterirdischem Wege in Karstschlünden ihren Lauf fortzusetzen und entweder in tiefer gelegenen Karstbecken, oder am Meeresstrande als mächtige Quellen wieder zutage zu treten.

Durch die Verschlemmung der Ponors (wie die in's Erdinnere führenden Zu- und Abflussöffnungen genannt werden) mit Erde, Gestrüpp und Schlamm, wird der Abfluss der von den Schlundflüssen im Winter und Frühjahr geführten oftmals sehr bedeutenden Wassermengen mehr oder minder gehindert, das Absorptionsvermögen der Ponors ist nicht mehr hinreichend um die zugeführte Wasserquantität ebenso rasch abzuführen als der Zufluss erfolgt, und die Folge hievon ist die Überschwemmung der von den Schlundflüssen durchzogenen Thalbecken.

Diesen Complicationen in der Wasserabführung verdanken die großen Flächen der Karstbecken, darunter die wichtigsten, das Imoski polje, der Rastok, das Mostarsko blato, das Popovo polje, das Gacko polje, das Nevesinsko polje, das im Kreise Travnik gelegene Livansko polje, Buško blato, Županjsko polje, und andere mehr ihre Fruchtbarkeit.

Die von den Gewässern mitgeführten Schlammassen und befruchtenden Bestandtheile haben während der in den Winter- und Frühjahrsmonaten dauernden Überschwemmungen dieser Poljes Zeit sich abzulagern und bilden nach Ablauf der Hochwässer hohe Humusschichten, deren Fruchtbarkeit dann umso größer ist, wenn vermöge der örtlichen Lage des Beckens die Einwirkungen des südlichen Klimas voll zur Geltung gelangen können, wie dieses beispielsweise im Rastok, im Imoski polje der Fall ist.

Allerdings haben diese Überschwemmungen auch ihre Nachtheile, insbesondere wenn sie infolge besonders starker Niederschläge im Frühjahre zu lange das Polje bedecken, oder im Herbste noch vor der Ernte eintreten, wenn endlich im Sommer die bei heftigen Wolkenbrüchen in größerer Menge durch die Schlundflüsse zugeleiteten Wassermassen von den Ponoren nicht rasch genug aufgenommen werden können und infolge dessen die mit reichen Saaten bedeckten Poljes überschwemmen.

Durch die Räumung und Erweiterung der Ponore, durch die Herstellung von Schleusenvorrichtungen wird es aber möglich sein, den Wasserabfluss so zu reguliren, dass den Überschwemmungen ihre zerstörende Wirkung genommen werden kann, und bildet die Lösung dieser Frage eine der dankbarsten Aufgaben des Culturtechnikers.

Die durch den Karstcharakter bedingte Wasserarmut der höher gelegenen Theile der Hercegovina und auch einzelner kleiner Theile Bosniens ist für die Nutzbarmachung derselben, sei es auch nur durch Verwertung des Weidelandes, ein empfindlicher Nachtheil, dessen Behebung jedoch durch künstliche Mittel, insbesondere durch Herstellung von Cisternenanlagen, gemildert werden kann.

Geologische Verhältnisse.

In geologischer Beziehung zeichnet sich Bosnien durch eine besondere Mannigfaltigkeit der Formationen aus, wenngleich die Ausdehnung, innerhalb welcher manche derselben zu Tage treten, oft sehr gering ist. In dieser Beziehung, nämlich hinsichtlich des Vorkommens aller Schichten von den paläozoischen bis zu den jungtertiären Schichten, bildet Bosnien gewissermaßen nur eine Fortsetzung des südöstlichen Alpengürtels, daher eine Fortsetzung des istrianisch-croatischen Karstgebirges.

Urgesteine (Granit) finden sich nur in geringer Ausdehnung, so an der Save bei Kolaš vor. Dieselben werden von paläozoischen Schichten überlagert, welche daselbst zwar eine geringe Ausbreitung haben, sonst aber im Lande sehr häufig und große Gebirgsketten bildend, vorkommen. Das Pašino brdo im Kreise Bihać, die Radovan planina im Kreise Travnik, die Gebirgszüge um Prača und Foča sind paläozoische Schiefer.

Von den mesozoischen Formationen sind die triadischen und Kreidekalke im Lande am verbreitetsten, während juraische Kalke weniger häufig sind. So gehören der Trebović und die Bjelašnica bei Sarajevo, die Ozren planina zwischen Sarajevo und Vlasenica, die Romanja planina zwischen Sarajevo und Rogatica, ferner ein großer Theil von Westbosnien der Trias, hingegen der größte Theil der Hercegovina der Kreideformation an.

Während Trias und Kreide vorwiegend den Süden, Osten und Westen von Bosnien ausfüllen, breitet sich im Norden Bosniens vorwiegend der Flyschcomplex, gleichfalls der Kreideformation angehörig aus, welcher sich von Zvornik über Banjaluka bis gegen Kostajnica erstrekt, und östlich auch weit nach Serbien hinübergreift; es ist selbstverständlich, dass derselbe vielfach von jüngeren Gliedern, als Eozen- und Neogenschichten, Dilluvionen und Alluvionen überdeckt ist. Letztere Schichten, als die jüngsten geologischen Gebilde, füllen selbstverständlich die Thalsohlen der jetzigen Flussläufe aus. Zu bemerken wäre noch, dass die oberwähnte Flyschformation durch Eruptivbildungen vielfach durchbrochen erscheint. — Eruptivgesteine treten in besonderer Menge bei Žepče und Maglaj, ferner bei Doboj etc. auf, und bilden dieselben scharfkantig begrenzte, zumeist aus Serpentin bestehende Berge, welche jedem Reisenden, der mit der Bosna-Bahn in's Land kommt, gewiss auffallen.

I. Abtheilung.

Darstellung

des

Bauwesens vor der Occupation.

I. Abtheilung.

Darstellung des Bauwesens vor der Occupation.

Mannigfache Überreste von Bauten und Inschriften, dann Straßenfragmente bestätigen, dass Bosnien und die Hercegovina einst Theile des römischen Kaiserreiches waren, und gehörten nach geschichtlichen Überlieferungen diese beiden Länder zur römischen Provinz Dalmatia.

Eine Reihe glänzender und belebter Städte erhob sich damals an der Meeresküste, welche mit dem Hinterlande, insbesondere mit den in Betrieb gestandenen Gold- und Silberbergwerken des Binnenlandes einen lebhaften Verkehr unterhielten.

Von den drei Hauptstädten der römischen Provinz Dalmatien, Salona, Scardona und Narona befand sich letztere an der Narenta beim heutigen Fort Vid, wo zahlreiche Überreste auf deren einstige Existenz hinweisen.

Über die Verbreitung des einstigen Dalmatiens in das Binnenland sprechen zahlreiche Inscriptionen und Überreste von Römerbauten, welche allenthalben in Bosnien und der Hercegovina entdeckt werden. Der westliche Theil Bosniens war in enger Verbindung mit den Seestädten, dicht bevölkert und betrieb eifrigen Handel. Wie theils aus verschiedenen Geschichtsquellen, theils aus vorhandenen Überresten hervorgeht, gab es im westlichen Binnenlande eine bedeutende Anzahl von Römerstädten, von welchen Persétis, Salvia Delminum, Barido, Ad Libros, Bigeste zu erwähnen sind. Der östliche Theil war minder bevölkert, doch luden die reichhaltigen Silberwerke Bosniens zu Colonien ein, so dass in der Nähe fast jeder Metallader Spuren der Ansiedlung und Ausnützung aus der Römerzeit gefunden werden.

Römerstraßen.

Aus alten Itinerarien, aus Fragmenten von Straßen und Meilenzeigern ist zu entnehmen, dass zu Zeiten der Römer das Land von Straßen durchzogen war.

Nach Inschriften, die in Salona gefunden wurden, gehört die Errichtung der meisten dieser viae militares bereits in die Zeit des Kaisers Tiberius, doch gibt die Unvollständigkeit der erhaltenen antiken Itinerarien, der Mangel an historischem Materiale aus der römischen Kaiserzeit und die bisher in dem Binnenlande erst in den Anfängen liegende archäologische Forschung nur ein ganz unvollständiges Bild der damaligen Straßenzüge.

Soweit sich aus dem vorhandenen Materiale bestimmen lässt, führten durch Bosnien und die Hercegovina zu Zeiten der Römer nachfolgende Straßenverbindungen:

Die Verbindung: Salona-Mitroviz, der Tabula-Peutingeriana, welche über Prolog (Alperio), Livno, Kupreš (Barido), Pliva (Saritte), Jezero (Indenea), Varcar-Vakuf (Baloie), Podražnica (Leusaba), Banjaluka (Castra) bei Gradiška (Servitium) die Save übersetzte und an Marsonia (Brod) vorbei nach Mitroviz führte.

Mit dieser Route scheint die heute noch bei Medna, Pieska, Glavica und Glamoč sichtbare Straße Anschluss gehabt zu haben.

Dieser Straßenzug dürfte bald außer Benützung gelangt sein, da das Itinerar Antonius eine kürzere Verbindung zwischen Salona und Mitroviz aufweist, welche Bosnien diagonal durchschneidet und von Salona über Vidsi (Ad Libros) Zupanjac (Delminium), Burangrad (Mons bulsinus), Fojnica (Bistue nova) und Blažuj (Stanecli) nach dem heutigen Sarajevo führte.

Hier verzweigte sich die Straße nach drei Richtungen. Die eine führte über Vareš oder Srebrnik an die Drina und längs derselben nach Mitroviz, die andere über Rogatica (Aleva), Goražda nach Plevlje (Sapua?), die dritte über Blažuj nach Konjic.

Bei Fojnica führte eine kleine Zweigstraße über Busovača und Travnik nach Jezero, wo sich eine Verbindung mit der ursprünglichen Straße Salona-Mitroviz befand.

Die dritte Straße, welche ebenfalls im Itinerar Antonius verzeichnet ist, berührte nur einen Theil der Hercegovina und führte von Salona über Narona nach Dyrhachium, wo sie an die große Militärstraße, die nach Constantinopel führende Via Egnatia anschloß. Diese Straße, welche im Volksmunde den Namen („od Solina do Norina") führt, ist heute noch stellenweise bei Runovići (ad Novas), Tihaljina (Fuscina) und Vitina sichtbar und scheint eine Abzweigung über die Hochebene von Rakitno nach Delminium (Duvno, Županjac) gehabt zu haben, an welcher Linie Spuren einer Römerstraße gefunden wurden.

Die Spuren römischer Colonisation reichen bis ins VI. Jahrhundert, und die Küstenstädte behielten ihren lateinischen Charakter trotz der vielen neuen Elemente, welche im Mittelalter Bosnien berührten, auch später bei.

Communicationen der späteren Zeit bis zur Occupation.

Zur Zeit der Völkerwanderungen verwischt fast jede Spur der einstigen Civilisation und das Dunkel, welches über die Geschichte Bosniens und der Hercegovina lagert, wird erst im XIII., XIV. und XV. Jahrhundert durch Quellen einigermaßen aufgehellt, die sich aus den ragusäischen Archiven und Denkmälern schöpfen lassen.

Den aus dieser Zeit erhaltenen Correspondenzen der Ragusaner, welche im Mittelalter den Handel zwischen der Seeküste und den bosnischen und serbischen Märkten ganz in ihrer Hand hatten, verdanken wir die nachstehenden Aufschlüsse über die im Mittelalter in Bosnien und der Hercegovina bestandenen Handelswege, welche an der Hand der diesbezüglich von Dr. Constantin Jos. Jireček herausgegebenen Studie (Prag 1879) im folgenden angeführt werden sollen.

Die damaligen Straßen schieden sich in zwei Gruppen:

a) von den Seehäfen zur Save oder zu der großen Heerstraße, die von Belgrad nach Constantinopel führt mit der Hauptrichtung von West nach Ost;

b) parallel mit der Küste in der Hauptrichtung von Nordwest nach Südost.

Ihre Führung wird beeinflusst, durch den Wechsel der staatlichen Bildungen und ihrer Centren.

Diesbezüglich sei in Kürze nur folgendes angeführt:

Ban Brdo, das noch um das Jahr 1244 der Sitz des Bischofs und Banus von Bosnien war, wird im folgenden Jahrhundert nicht mehr genannt; Visoko erscheint als das neue Centrum Bosniens, um im XV. Jahrhundert den Vorrang an Fojnica abzutreten.

Im Jahre 1376 erscheint zum ersten Male wieder Srebrenica mit seinen Silberminen, und wetteifert mit Novo Brdo in Serbien um den Vorrang als erste Bergwerks- und Handelsstadt. Im nächsten Jahrhundert taucht Zvornik mit den nahen Bergwerken auf.

Nach der türkischen Eroberung (1460) gehen die genannten Handelsplätze mit ihren Bergwerken und ragusäischen Factoreien ein. Vrh bosna (Sarajevo), Travnik, Mostar werden Hauptstädte und Sitze ragusäischer Colonien. — Aber auch diese neuen Colonien gingen bis 1700 allmählich ein, woran der Verfall sowohl der Türkei, als von Ragusa selbst schuld war.

Die einzelnen Routen, welche der Handel im Mittelalter einschlug, sind, insofern sie nicht zu den wichtigsten Bergwerken führten und in Bosnien und der Hercegovina liegen, nur Theile wichtiger Handelslinien, deren Anfangs- und Endpunkte außerhalb der heutigen Grenzen dieser beiden Länder sich befinden; die wichtigsten derselben sind folgende:

Von Ragusa nach Niš

über Trebinje, Bilek, Gacko, den Cemerno-Sattel, Foča nach Plevlje, Prepolje, Sjenica, Novibazar, am südlichen Fuße des Kopaonik vorbei nach Niš.

Von der Narentamündung durch Bosnien nach Ungarn.

Der wichtigste Platz an der Narenta-Mündung war an der Stelle des heutigen Gabela, von welchem aus die Straße am rechten Narentaufer bis Žitomislić führte, dort die Narenta übersetzte und gegen Blagaj zog.

Das heutige Mostar bestand im Mittelalter nicht. Die erste Spur einer Ansiedlung an seiner Stelle erscheint im Jahre 1452. Am Ende des XV. Jahrhunderts erscheint hier ein Ort Most, Mostar, welcher sich um eine hölzerne Brücke über die Narenta gruppirte und nach der Verödung von Blagaj sich rasch emporhob.

Die Brücke wurde im Jahre 1566 durch eine gewölbte Brücke ersetzt.[1])

---

[1]) Am linken Brückenpfeiler befindet sich eine türkische Inschrift mit der Jahreszahl 974 (nach der Hadžira), welche Veranlassung war, dass man das früher angenommene große Alter der Brücke in Zweifel zog.

Nachdem die Platte aber unzweifelhaft später eingesetzt wurde, bezieht sich deren Inschrift möglicherweise auf eine zur Türkenzeit vorgenommene Reparatur.

Aus der Gegend von Blagaj zog die Straße über den Berg Porim nach Konjica, von da über die Jvan planina durch das Lepenicathal zu den Bergwerken in Fojnica nach Visoko, Sutjeska bis Olovo. Von Olovo gelangte man zur Burg Borać, das heutige Birće.

In Borać schieden sich die Wege.

Die Hauptstraße verlief gegen Nordost, erreichte am Zusammenflusse des Jadar und der Drinača die hochgelegene Burg Kušlat, dann am linken Drinaufer Zvornik und führte einerseits über Valjevo nach Belgrad, anderseits nach Mitroviz.

Von Spalato nach Bosnien.

Die mittelalterliche Handelsstraße verfolgte die Richtung über die Burgen Klissa und Sinj, und den Berg Prolog nach Livno, welches auch schon im Mittelalter einer der bedeutendsten Plätze dieser Gegenden war. Von da über Kupreš in das Thal des Vrbas in die Landschaft Uskoplje.

In der letzteren trafen 4 bedeutende Routen zusammen: Aus Spalato, aus Croatien, aus dem Lašvathale und aus dem oberen Gebiete der Bosna über Fojnica.

Der Knotenpunkt lag warscheinlich bei der Burg Prusac. An der Stelle, wo sich jetzt das Städtchen Dl. Vakuf erhebt, befand sich der Übergang über den Vrbas.

Die Karavanen, welche zu den bosnischen Bergwerken wollten, zogen am westlichen Rande des Vrbas-Thales längs des Vrbas aufwärts in seine Quellengegend, wo sich die römischen Goldminen befanden, und über das Joch der Vratnica nach Fojnica.

Eine andere Route führte von Spalato etwas mehr gegen Süden über das Nordende des Beckens von Duvno, zur Burg Prozor im Ramathale und von dort über die Vratna Gora und das Quellengebiet der Neretvica zu den Bergwerken in Fojnica und Kreševo.

Von den parallel zur Küste laufenden Wegen hatte der wichtigste seinen Ausgangspunkt in Livno, führte über das Becken von Duvno, die Ortschaft Kočerin, das Mostarsko blato, Blagaj nach Nevesinje.

Von dort setzte sich der Hauptzug über Zalom palanka fort nach Gacko und durch die Dugaschlucht nach Nikšić.

Ein zweiter Weg zweigte am Plateau von Nevesinje ab, über Ulog, die Zagorje in das Gebiet der Drina. Eine kürzere, aber stark frequentirte Parallelstrasse war jene von Ragusa durch das Popovopolje über Ljubinje, Stolac nach Blagaj.

Von Croatien durch Bosnien.

Die alte Route führte über Kladuša, Krupa in das Thal der Sana, weiters über Ključ auf das Plateau von Čadjavica und dann über Jezero, Jajce, Travnik, (welches 1503 das erstemal genannt wird), nach den Plätzen des Innern Bosniens. Von Sarajevo aus, welches schon 1436 Sitz eines türkischen Woiwoden war, befanden sich gegen Osten zwei Wege.

Der südlichere führte über Prača (im XIV. Jahrhundert einer der Haupthandelsplätze des Landes und Sitz einer ragusanischen Colonie) nach Gorazda. Bei diesem Orte wurde die Drina übersetzt, über welche 1568 von Mustafa paša in Ofen eine auf 5 Pfeilern ruhende Brücke erbaut wurde. Die Straße schloss sich sodann in Plevlje der von Ragusa kommenden Handelsstraße nach Niš an.

Der zweite Weg zog sich von Sarajevo über Glasinac-Višegrad, dem Schlosse Dobrunje am Rzava nach Sienica und schloss sich dort an die nach Novibazar führende ragusäische Hauptstraße an.

Von der Save gegen Süden.

Von den Routen, welche von der Save gegen Süden in das Innere Bosniens führten, war jene im Bosnathale die bedeutendste, deren wichtigsten Stationen die Burgen: Doboj, Maglaj, Žepče, Vranduk und Visoko.

Die Construction der vorbesprochenen damaligen Straßen war nicht für den Wagen, sondern nur für den Caravanen-Verkehr mittelst Tragthieren berechnet.

Noch heute lässt sich dieselbe aus zahlreichen Resten dieser Straßen erkennen, welche unter dem Namen Kalderma bekannt, aus einer 2 — 3 *m* breiten Pflasterung aus großen Steinen bestanden, und ohne weitere zur Erzielung eines gleichmäßigen Tracés nothwendige Bearbeitung des Terrains, sich völlig an das Terrain anschmiegend, gebaut wurden.

Das Communicationswesen blieb auf dem Standpunkte der Reitwege stehen und scheint weiter keine Beachtung gefunden zu haben. Erst vor einigen Jahrzehnten begann die ottomanische Regierung mit dem Bau von Fahrwegen.

In die Zeit von 1850 bis 1870 fällt die Herstellung eines Fahrweges von Brod bis Sarajevo, von Gradiška über Banjaluka, Travnik nach Han Compagnie, von Sarajevo über Konjica, Mostar nach Metković.

Der Bau dieser Wege scheint sich auf Jahre erstreckt zu haben und nur allmählich erfolgt zu sein, da die bekannten Nachrichten über den Zeitpunkt der Entstehung dieser Wege sich zwischen den oben angegebenen Jahreszahlen bewegen.

In dieselbe Zeitperiode und in die bis zur Occupation folgenden Jahre dürfte auch die Entstehung der übrigen Fahrwege fallen, welche bei Beginn der Occupation vorgefunden wurden.

Die größeren und wichtigeren Routen, in welchen derartige Fahrwege bestanden, sind von Šamac über Brčka nach Bjelina, von Brčka über Srnice, Gračanica nach Maglaj,

von Šamac nach Srnice und über Modrić nach Gradačac,
von Rača über Bjelina nach Zvornik,
von Kostajnica über Prjedor nach Banjaluka,
von Klasnice über Prnjavor nach Dervent,
von Kostajnica nach Dubica,
von Prjedor über Sanskimost nach Ključ,
von Sarajevo über Visoko nach Zenica,
von Bugojno nach G. Vakuf,
von Dervent nach Šamac,
von Domanović über Stolac-Plana zum Anschlusse an die Verbindung von Trebinje nach Gacko.

Auf Vollständigkeit kann diese Aufzählung insofern nicht Anspruch machen, als der Übergang vom Fahrweg zum Reitweg nicht markirt war.

Die gesammte Länge der Linien, in welchen türkische Fahrwege bestanden, kann annähernd mit 1.700 *km* angenommen werden.

Was den Zustand dieser Wege betrifft, so entsprachen dieselben auch nicht annähernd den Anforderungen, welche man an einen Fahrweg stellen kann. Das Kriterium derselben bestand fast einzig nur in der größeren Breite mit der der Boden in der Richtung des Fahrweges geebnet, zum Theile seitlich mit Straßengräben und mit höchst primitiven Objecten für den Wasserablauf versehen war. Grundbau fehlte durchwegs, und nur im besten Falle sollte eine mehr oder minder starke Schotterlage mit regellos gelegten Randsteinen dem Wege die entsprechende Festigkeit geben.

Die Führung des Tracés folgte möglichst directe der Luftlinie der zu verbindenden Orte, ohne Rücksicht auf die vorkommenden Terrainhindernisse.

Mit Steigungen bis zu 20 und 25% führten die Wege die Berge hinan und hinab, die höchsten Punkte förmlich aufsuchend.

Bei einem derartigen Zustande der Communicationen war es wohl begreiflich, dass, abgesehen von den in den Saveniederungen gelegenen Landestheilen, welche an und für sich den Wagenverkehr ihrer natürlichen Lage nach ermöglichten, ein solcher im Lande nur ganz vereinzelt vorkam, und höchstens in der Verbindung von Sarajevo nach Brod hievon die Rede sein konnte.

Als einzig gebrauchtes Verkehrsmittel blieb nach wie vor das Tragthier.

Mit demselben konnte man auf den gebahnten Wegen, wenn auch langsam, vorwärts kommen. Die Seitenwege befanden sich in einem Zustande, der das Reisen auf ihnen zu einem gefahrvollen Unternehmen machte. — Die in früheren Zeiten hergestellten Kaldermas, im Laufe der Zeit verfallen, bildeten mit ihrem zerstreut herumliegenden, oftmals im Sumpf steckenden Steinen den Schrecken der Reisenden und war die Passirung solcher Wege nur durch die Sicherheit, mit der das bosnische Pferd die ihm gewohnten Pfade wandelte, noch möglich.

An die Erhaltung der Straßen und Wege wurde nur im äußersten Nothfalle gedacht, meistens nur dann, wenn der Vali oder ein Pascha die Route über dieselben einschlug.

Diese Zustände bedingten auch die ganz abnormen Schwierigkeiten, mit denen die Bewegungen und die Verpflegung der Armee beim Einmarsche verbunden waren.

Unter diesen Verhältnissen konnte an eine Benützbarkeit der bosnischen sogenannten Straßen nicht gedacht werden, und wo die später von der österreichisch-ungarischen Verwaltung hergestellten Straßen die Routen der alten türkischen Fahrwege einschlugen, kamen die auszuführenden Arbeiten einem völligen Neubaue gleich.

Organisation des Baudienstes unter der ottomanischen Verwaltung zur Zeit des Einmarsches der österreichisch-ungarischen Truppen.

Es muss den Anschein haben, dass bei derartigen desolaten Zuständen der Communicationen, der Verwaltung des Bauwesens überhaupt keine Stelle in der Administration des Landes eingeräumt war.

Dem war jedoch nicht so.

Das ottomanische Straßengesetz vom 18. Džemaciul evel 1286 (18. März 1869) über die Straßen und Wege enthielt unter Benützung der hauptsächlichsten diesbezüglich allgemein giltigen technischen Bestimmungen die Vorschriften, nach welchen die Straßen gebaut werden sollten.

Dieselben waren in vier Classen eingetheilt.

I. Reichstraßen, welche aus dem Centrum der Provinzen nach Constantinopel, zu den Überfuhren und zu den Eisenbahnen führen.

II. Landesstraßen, welche das Centrum der Provinzen mit den Centren der Kreise verbinden.

III. Bezirksstraßen, welche aus einem Bezirke in den andern und zu den Reichsstraßen und Überfuhren führen.

IV. Gemeindestraßen, welche auf dieselbe Weise wie die sub drei bezeichneten, im Gemeinderayon führen.

Die Dimensionen der obangeführten Straßenkategorien waren wie folgt fixirt:

Bezeichnung der Straße			Straßen-Breite		Gräben und Banquette		Zusammen	
			m	*cm*	*m*	*cm*	*m*	*cm*
I.	Classe	Reichsstraßen	7	—	2	—	9	—
II.		Landesstraßen	5	50	1	50	7	—
III.		Bezirksstraßen ...	4	50	1	—	5	50
IV.		Gemeindewege ...	.	.	.	.	3	—

An jenen Stellen, wo die Straße im An- oder Einschnitte von über 2 *m* Tiefe gebaut wurde, konnten die Dimensionen der nächst niederen Kategorie Anwendung finden.

Als Maximalsteigung waren 6% vorgeschrieben, bei Gebirgsübergängen aber nach Bedarf auch größere Steigungen zulässig.

Für die Herstellung der Straßen der I., II. und III. Classe war die Herstellung einer Straßenunterlage aus Schotter oder zerschlagenen Steinen vorgeschrieben, welche bei den ersten zwei Kategorien 25 *cm*, bei der letzgenannten 20 *cm* Stärke zu betragen hatte. Die Steine in den obersten Schichten sollten 6 *cm* nach keiner Dimension überschreiten. Für den Wasserabzug waren Straßengräben herzustellen, deren Sohle 25 *cm* breit, und welche 50 *cm* tief sein sollten.

Wie ersichtlich wären diese zwar sehr kurzen, aber in ihrer Allgemeinheit doch den an eine Straße zu stellenden Anforderungen ziemlich entsprechenden Vorschriften geeignet gewesen die Schaffung besserer Communicationen zu gewährleisten, wenn sie befolgt worden wären.

Für die Überwachung des Straßendienstes war ein weitläufiger Apparat an Aufsichtsorganen vorgesehen.

Die oberste Aufsicht über das Straßenwesen oblag dem jeweiligen Gouverneur der Provinz.

Als oberstes technisches Organ war ein Generalingenieur (Straßenbaudirector) bei der Vilajetsregierung angestellt.

Diesem unterstanden:

Ingenieure,
Conducteure (Assistenten),
Commissäre,
Aufseher.

Ingenieure und Conducteure hatten die technischen Arbeiten bei den Straßenbauten zu leiten, denselben unterstanden die Commissäre und Aufseher. Erstere waren eine Art von controlirenden Rechnungsbeamten und theilten sich in Provinz- und Kreisstraßencommissäre, letztere zur Überwachung der Arbeiter bestimmt.

In jedem Kreise sollte ein Ingenieur functioniren. Nebst dem für die Besorgung des technischen Dienstes aufgestellten Personale bestand noch eine Straßenadministration, zusammengesetzt aus den

Straßenverwaltern,
Schreibern,
Aufsehern und
Beamten, welche die Arbeiter an die im Bau begriffene Strecke bringen sollten. Während der Straßenbauten sollten auch in den Kreisen Straßenbaudirectoren functioniren.

Der Gouverneur hatte alljährlich einen Gesammtvoranschlag über die im Vilajet zu bauenden Straßen zu verfassen, und denselben vorerst der Provinzvertretung vorzulegen, welche sodann jene Straßen zu bestimmen hatte, die neu gebaut, oder die nur auszubessern waren.

Der Antrag des Gouverneurs und der Beschluss der Provinzvertretung waren an die hohe Pforte zu senden, welche über die gestellten Anträge nach Anhörung des Ministers für öffentliche Bauten die jährlich zur Ausführung kommenden Arbeiten bestimmte.

Nach Feststellung der auszuführenden Bauten und Bekanntgabe an die Vilajetsregierung hatten sodann die Provinzstraßencommissäre im Einvernehmen mit dem Generalingenieur die Vertheilung der Bauten auf die einzelnen Städte und Dörfer vorzunehmen.

Die Kosten der Straßen waren aus den Einnahmen der Provinz zu decken.

Einen wichtigen Theil des Gesetzes bildeten die in selbem enthaltenen Vorschriften über die von der Bevölkerung zu leistenden unentgeltlichen Arbeiten, die Robot.

Nach denselben war die männliche Bevölkerung im Alter von 16 bis 60 Jahren nebst allen ihren Zug- und Tragthieren verpflichtet in einem Turnus von je fünf Jahren 20 bis 30 Tage unentgeltlich an den Straßen zu arbeiten.

Befreit hievon war nur die Geistlichkeit aller Confessionen, die Lehrer, alle körperlich Gebrechlichen, die im stehenden Heere dienenden Personen und die Zapties (Gendarmen); alle diese jedoch nur für ihre Person, nicht aber auch für ihre Zug- und Tragthiere.

Den zur Robot Verpflichteten war es gestattet Ersatzmänner zu stellen, oder statt der ihnen auferlegten Arbeit eine Entschädigung zu leisten.

Die weiteste Entfernung, auf welche die Robotpflichtigen zur Arbeitsstelle herangezogen werden konnten, war mit zwölf Gehstunden fixirt; die für den Hin- und Rückweg verwendete Zeit wurde in die abzuleistende gesetzlich vorgeschriebene Arbeitszeit eingerechnet.

Nach Bedarf war den Robotarbeitern das Ausmaß der von denselben zu bewirkenden Arbeit nicht nach Tagewerken, sondern nach einer den abzuleistenden Tagwerken äquivalenten Arbeitsleistung vorzuschreiben und anzurechnen.

Bei Ableistung und Berechnung der Robot wurde nicht mit dem einzelnen Robotpflichtigen, sondern mit der Gesammtheit der in jedem Gemeinwesen befindlichen Robotpflichtigen gerechnet.

Es wurde daher nach Maßgabe der in jeder Stadt und jedem Dorfe vorhandenen Anzahl von Robotpflichtigen und mit Rücksicht auf das Arbeitserfordernis, der betreffenden Stadt oder dem Dorfe ein entsprechendes Stück der neu zu bauenden oder zu erhaltenden Straßen zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten zugewiesen.

Jede Stadt oder jedes Dorf hatte dann das ihr vorgeschriebene Arbeitsquantum auf die einzelnen Robotpflichtigen selbst zu vertheilen.

Nach Vollendung der vorgeschriebenen Arbeit erhielt die betreffende Stadt oder das Dorf eine Bestätigung über die abgeleistete Arbeit, wobei mit Rücksicht auf die bewirkte Leistung, die Zahl der abgearbeiteten Robottagwerke zu bestimmen war.

Nach Ablauf des fünfjährigen Turnus erfolgte die Abrechnung für allenfalls bewirkte Mehrleistungen. Für selbe sollte beim nächsten fünfjährigen Turnus eine entsprechende Reduction der neu zu leistenden normalen Robotschuld eintreten.

Wurde gegenüber der verlangten Robot weniger geleistet, so war für den Abgang im darauf folgenden Turnus hiefür die doppelte Leistung zu verlangen; wurde die Robot überhaupt nicht, oder nur in geringerem als dem gesetzlich vorgeschriebenen Ausmaße verlangt, so konnten die Robotpflichtigen im nächsten fünfjährigen Turnus zur nachträglichen Abstattung der auf das gesetzliche Maß noch fehlenden Robot nicht mehr verhalten werden.

Baudenkmale, alte Brücken, Moscheen, das türkische Wohnhaus.

Wenn auch die alten Wegbauten in technischer Hinsicht nichts Bemerkenswertes bieten, so nöthigen uns doch die noch heute aus jenen Zeiten erhaltenen Brückenbauten volle Bewunderung ab, die noch durch die Erwägung gesteigert werden muss, dass den damaligen Baumeistern, meistens Ragusanern, nicht jene Hilfsmittel der Technik zu Gebote standen, welche heute die Bewältigung der schwierigsten Bauten erleichtern.

Das älteste dieser Baudenkmäler ist die Narentabrücke in Mostar, erbaut im Jahre 1566. In einem Bogen mit der Spannweite von 29 *m* wölbt sich diese Brücke über die Narenta und liegt der Scheitel 19·5 *m* über dem Wasserspiegel.

Großartiger noch ist die im Jahre 1577 unter Mehmed Pascha Sokolović gebaute Drinabrücke bei Višegrad. Sie ist in eilf Spitzbogen von 13·7 bis 18·6 *m* Spannweite aus Quadern ausgeführt und hat eine Fahrbahnbreite von 6·3 *m*.

Von gleicher Construction ist die im Jahre 1580 erbaute Narentabrücke bei Konjica aus 6 Bogenöffnungen von 6·8 bis 13·5 *m* Spannweite bestehend. Diese Brücke ist noch heute vollständig intact, während jene bei Višegrad einige kleinere Defecte hat, die jedoch ihre Benützbarkeit für den Verkehr der schwersten Fuhrwerke nicht beeinträchtigen.

Eine ähnliche Brücke musste bei Gorazda über die Drina bestanden haben; zur Zeit der Occupation waren jedoch nur die 4 Pfeiler in Entfernungen von 24 bis 32 *m* vorhanden, über welche ein aus überkragenden Hölzern hergestellter Oberbau die Passage vermittelte.

Zahlreiche vorhandene kleinere gewölbte Brücken weisen durch die Gleichartigkeit ihrer Construction auf dieselbe Zeitperiode ihrer Entstehung zurück.

Wenn aus den Beobachtungen, welche bei dem im Jahre 1881 erfolgten Neubau der Drinabrücke in Gorazda über die Beschaffenheit der Pfeiler der alten Brücke gemacht wurden, auch auf die Bauart der übrigen Brücken geschlossen werden kann, so bestand das Mauerwerk der Pfeiler derselben aus einem durch Klammern stark verankerten Quadermantel, welcher in seinem Innern mit einer Art Beton, der sich mit der Zeit zu einer steinharten, compacten Masse umwandelte, ausgefüllt war.

Insoferne die Pfeiler nicht auf Felsen fundirt werden konnten, erhielten dieselben einen Schwellenrost, der durch eine Mann an Mann geschlagene Pilotenreihe vor Unterwaschung geschützt war.

Nebst diesen aus dem Mittelalter erhaltenen Brückenbaudenkmälern gaben zahlreiche Ruinen von Burgen Kunde von einer höheren Cultur und damit verbundener Bauthätigkeit. Diese Burgruinen sind auch fast die einzigen noch vorhandenen christlichen Baudenkmäler, da nach der Eroberung Bosniens durch die Mohamedaner, nur von diesen als die herrschende Classe, eine größere Bauthätigkeit entfaltet wurde, während bei der christlichen Bevölkerung sich dieselbe auf die Herstellung der einfachsten Wohnhäuser und kleiner, in der Regel gänzlich stylloser Kirchen beschränkte.

Mit dem Verfalle des ottomanischen Reiches wurde Bosnien vom Ende des 17. Jahrhunderts an der Schauplatz unausgesetzter politischer Kämpfe und Unruhen und damit erlosch nicht nur der Drang zu neuen Schöpfungen, sondern auch die bestandenen verwandelten sich in Ruinen.

Außer den, dem höheren Cultus dienenden Bauten, insbesondere den Moscheen, hat die spätere Zeit keine nennenswerten Baudenkmäler aufzuweisen.

Es dürfte nicht uninteressant sein, von diesen Objecten aus der Zeit der ottomanischen Regierung Repräsentanten zur allgemeinen Orientirung vorzuführen und soll hiefür eine Moschee, sowie eine Medressé, d. i. eine höhere türkische Schule geistlicher Richtung, gewählt und daran anschließend noch das türkische Wohnhaus besprochen werden, da von einer Beschreibung christlicher Denkmäler in Anbetracht ihrer Unbedeutendheit füglich abgesehen werden kann.

Alle die im Folgenden beschriebenen Objecte können als Typen für analoge Bauten gelten, die sich im Grundrisse stets ähneln und nur in der Ausstattung und in kleineren Details verschieden sind. Alle drei Objecte sind der Landeshauptstadt Sarajevo entnommen, weil hier derlei Objecte in stylreiner Ausführung vorzufinden sind.

1. Die Moschee. (Džamia.)

Als Beispiel wird die Gazi-Husrev Beg-Moschee, oder kürzer Begova Džamia, genommen, da diese unter den zahlreichen Moscheen, welche mit ihren schlanken Minareten der Stadt Sarajevo einen echt orientalischen Charakter verleihen (deren Zahl beläuft sich derzeit auf 99, vor dem Brande im Jahre 1879 gab es deren 101) nicht nur ihrer Größe nach den ersten Platz einnimmt, sondern auch deshalb, weil sie die einzige Moschee dieser Stadt ist, welche den Anforderungen des Baustyles vollkommen entspricht.

Während nämlich die übrigen Moscheen theils nur aus einem viereckigen Raume mit flachem Holzplafond, hölzernem Minaret und ebensolcher Vorhalle, theils wohl aus in Stein ausgeführten, einhalligen Kuppelbauten mit steinernem Minaret und Vorhalle bestehen, enthält die Begova Moschee 1 Mittel- und 3 Seitenhallen, welche alle aus Kuppelbauten stylgerecht entwickelt sind.

Nur die Careva džamia (Kaisermoschee) enthält 3 Hallen, jedoch sind die beiden Seitenhallen nicht als Kuppelbauten, sondern nur als Anbauten mit geraden Plafonds ausgeführt.

Von den vorerwänten 99 Moscheen, welche Sarajevo derzeit besitzt, sind 39 aus Stein erbaut, während die übrigen zumeist aus ungebrannten Ziegeln erbaut sind und ein hölzernes Minaret haben.

Die im Verhältnisse zu der mohamedanischen Bevölkerung so bedeutende Anzahl von Moscheen erklärt sich durch den Umstand, dass jeder der zahlreichen Bezirke (mahala), in welche Sarajevo eingetheilt ist, seine eigene Moschee besitzen wollte. Dieses Bestreben, soviel Bethäuser als möglich aufzuführen, war der gedeihlichen Entwicklung einer stylvollen Architektur und Ausschmückung wenig förderlich; selbst der Kuppelbau, welcher doch bei den orientalischen Völkern mit besonderer Vorliebe cultivirt wurde, fehlt, wie oben erwähnt, bei sehr vielen Moscheen Sarajevos gänzlich.

Die Begova Moschee liegt mitten in der Čaršija d. i. in jenem Theile der Stadt, in welchem sich die zahlreichen, nach Zünften und Gassen eingetheilten Verkaufsläden und Arbeitsstätten, sowie Magazine der Einheimischen befinden und umfasst inclusive des theils von einer 2·5 *m* hohen Umfassungsmauer, theils von Gebäuden und Verkaufsläden (dučan) begrenzten Hofes, einen Flächenraum von circa 4.000 m^2.

Auf diesem durch 4 Thore und von 4 Gassen zugängigen Platze befinden sich die Moschee mit einer verbauten Fläche von 830 m^2, ferner 2 Mausoleen (turbe) 105 m^2, ein kleines Häuschen für die Uhrencontrole (muvekit hana) 20 m^2 und angebaut an dieses ein kleiner Raum mit einem Wasserwärmkessel 16 m^2, wo früher im Winter zur Vornahme der rituellen Waschungen das Wasser gewärmt wurde; ferner der große Auslaufbrunnen (šadrvan) 60 m^2 und schließlich circa 500 m^2 mit eisernen Gittern eingezäunte Friedhöfe.

Die Moschee wurde im Jahre 1531 durch den damaligen Gouverneur von Bosnien Gazi-Husrev Beg (d. i. der Sieger Husrev Beg) auf dessen Kosten erbaut und hat eine localhistorische Bedeutung, da ihr Stifter, welcher nach einigen Quellen den Grundstein zur Erbauung der Stadt Sarajevo gelegt haben soll, zu mindest jedoch sehr viel zur Vergrößerung und Verschönerung der Stadt gethan hat, daselbst in einer der vorerwähnten Mausoleen begraben liegt.

Die bis über 2 *m* breiten Umfassungsmauern der Moschee sind aus Stein (Tuff- und Kalkstein) erbaut, während die Kuppelgewölbe aus gebrannten Ziegeln hergestellt sind.

Die Mittelhalle (orta jeri) hat eine quadratische Grundform von 13 *m* Seitenlänge und misst vom Pflaster bis zum Scheitelpunkt der Kuppel 26 *m* Höhe.

In der Höhe von 19 *m* schließen sich die Pendentifs und tragen eine Gallerie, über welcher sich der Tambour von 2·5 *m* Höhe erhebt, über welchem sich sodann die Kuppel mit einer Stichhöhe von 4·5 *m* wölbt.

Die Umfassungsmauern der Mittelhalle enthalten zwei kleinere und eine große Bogenöffnung, welche die Verbindung mit den Seitenhallen herstellen. Die zwei kleineren führen in die rechts und links an die Mittelhalle grenzenden Hallen (die Kuppel hat 4 *m* Spannweite und ist bis zum Scheitel 7·5 *m* hoch), während die dritte große Bogenöffnung mit einer Spannweite von 10·5 *m* und einer Höhe von 16 *m* die Vereinigung mit der großen gegen Südost liegenden Halle herstellt, wo sich die Nische (mihrab) befindet.

Erstere zwei Seitenhallen (cetime oder djemaki) haben ebenfalls eine quadratische Grundform mit 6·5 *m* Seitenlänge und einer Höhe von 14 *m*. Sie sind gleichfalls, wie bereits erwähnt, ausgebildete Kuppelbauten mit

Pendentifs und einem durch Fenster unterbrochenen Tambour, über welchem sich die halbkugelförmige Kuppel erhebt.

Die Grundform der gegen Südost gelegenen und mit der Mittelhalle im Zusammenhange stehenden Halle mit dem Mihrab ist gleich der halben Mittelhalle und zwar ein Rechteck, aus welchem sich zwei Pendentifs in reichen Stalaktitengliederung nebst Tambour und einer Halbkugel entwickeln.

Vor dem Haupteingange befinden sich die „soffe“, d. i. Vorhalle oder Arkade, welche durch vier massive Marmorsäulen und von diesen auslaufende Gurtbögen in fünf gleiche quadratische Theile geschieden wird, welch' jeder von einer auf Pendentifs ruhenden Kuppel überwölbt ist.

In die mittlere dieser Abtheilungen ist der Haupteingang vorgebaut, und liegt dieser Raum im Niveau des Hofes, während der Fußboden der rechts und links vom Haupteingange liegenden Theile der Arkade um 75 *cm* höher liegt.

Angebaut an die Arkade ist noch eine kleine Vorhalle zum Minareteingang (sondjamat), woselbst man sodann über 140 Stufen zur Gallerie (šereffe) gelangt, von welcher aus der Muezzin (Ausrufer) die Gläubigen zum Gebete ruft.

Diese Gallerie befindet sich 34 *m* über dem Hofpflaster und misst die Höhe des Minarets inclusive dem über der Gallerie befindlichen Aufbaue und dem spitz zulaufenden Dache (culla) circa 50 *m*. Außerdem befindet sich noch angebaut an die rechts von der Mittelhalle gelegene Seitenhalle eine Bibliothek (kutub hana), in welcher sehr viele Exemplare des Koran und geschichtliche Werke zur allgemeinen Benützung aufliegen.

Betreff der inneren Einrichtung der Moschee wäre zu erwähnen: Die zunächst dem Haupteingange gelegene Estrade (mahfil), welche von acht Marmorsäulen getragen, sich 3·5 *m* über dem Fußboden erhebt. Von dieser Estrade führt eine Thüröffnung auf einen in die Arkade vorgebauten Balkon, auf welchem sich bei den täglichen Gebetübungen der Muezzin befindet, damit sein Gesang sowohl im Innern der Moschee, wie auch von den in der Arkade betenden Gläubigen gehört werde.

Auch führt von der Estrade eine 65 *cm* breite Stiege im Innern der Umfassungsmauern zu der über den Pendentifs der Mittelhalle gelegenen Gallerie (kube djezenti).

Gegenüber dem Haupteingange und genau in der Richtung gegen Mekka (Südost) befindet sich die aus inländischem rothem Marmor hergestellte Nische (mihrab), vor welcher der Imam (Vorbeter) der Moschee das Gebet verrichtet. Diese Nische hat den Zweck, den Gläubigen die Richtung gegen Mekka zu bezeichnen. Rechts vom Mihrab steht die Kanzel (mimber), welche zum Theil aus Sandstein, zum Theil aus Marmor hergestellt ist. 20 Stufen führen in einen circa 1 m^2 Grundfläche fassenden Aufbau, welcher von vier Säulen mit aus Stein gefügter Brüstung gebildet wird, worüber sich ein spitzes pyramidenförmiges Dach mit achteckiger Grundfläche und vergoldeter Spitze erhebt. Nebst dieser Kanzel befinden sich noch zwei kleine hölzerne Kanzeln (kursy) in der Moschee, von welch' einer der Hodža das Volk belehrt, während auf der anderen auf feldsesselartigen Gestellen alte Korans aufbewahrt werden. Zur Zeit der Occupation bot die Moschee mit ihren vom großen Brande her rauchgeschwärzten Wänden und der nichts weniger als stylentsprechenden sehr ärmlichen Malerei nicht das Bild wie heutzutage, wo dieselbe erst vor kurzem gründlich restaurirt, eine Sehenswürdigkeit Sarajevo's wurde.

Verlässt man die Moschee durch die linke Seitenhalle, so gelangt man vor die beiden Mausoleen (turbe), welche über den Gräbern des Gazi-Husrev Beg und seines ehemaligen Dieners (Leibeigenen), späteren Intendanten Murat Beg erbaut sind. Dieselben sind Kuppelbauten mit achteckiger Grundform. Im Innern dieser Mausoleen befinden sich hölzerne mit gestickten Sammtdecken überdeckte Sarkophags, deren Kopfende durch einen Turban bezeichnet ist.

Wie schon früher erwähnt, befindet sich im Hofraume ein kleines Gebäude, welches zur Uhrencontrole dient (muvekit hana); hier wird täglich durch den Uhrencontrolor die türkische Zeit fixirt, und hienach die Uhr auf dem Uhrthurme (sahat kula), welcher vis-à-vis der Moschee liegt, regulirt. Der Thurm ist ganz aus Stein erbaut und hat eine Höhe von circa 30 *m*.

Gegenüber dem Haupteingange befindet sich der Brunnen (šadrvan). Derselbe besteht aus einem Bassin aus Sandstein mit kreisrunder Basis, 4 *m* Durchmesser und 1·5 *m* Höhe, in dessen Wand sich 16 Auslaufpipen befinden. Vor jeder dieser Pipen liegt ein cubusförmiger Stein, welcher den Gläubigen zur bequemen Vornahme der rituellen Waschungen vor Beginn des Gottesdienstes dient.

Das Bassin ist mit einem kuppelförmigen Eisengitter überdeckt, dessen Scheitel ein vergoldeter Aufsatz ziert.

Über diesem Brunnen erhebt sich das stylvolle Brunnenhaus; dasselbe ruht auf acht schlanken Holzsäulen, über welchen überhöhte Rundbögen mit originell geschnitzten Consolen den horizontal verkleideten 1 *m* breiten Dachvorsprung tragen. Der Plafond, welcher in gleicher Höhe mit dem Dachvorsprunge angeordnet ist und letzterer somit mit ersterem ein Ganzes bildet, ist reich gegliedert und mit Malerei geziert.

Das sehr flach ansteigende Dach wird durch einen kleinen friesförmigen Aufbau unterbrochen, aus welchem sich eine überhöht construirte, im Anlaufe und Schlusse ausgeschweifte Kuppel entwickelt.

Dieser Brunnen im Verein mit der ihn beschattenden prachtvollen Linde ist eine Zierde des Hofes. Diese Linde wurde zur Zeit der Erbauung der Moschee gepflanzt und zeichnet sich durch ihre besondere Größe aus.

An schönen Sommertagen, wenn das weiße schlanke Minaret und die Mauern der Moschee im Sonnenscheine erglänzen und sich scharf von dem tiefblauen Himmel abheben, bietet der Hof mit dem Brunnen und die in reicher polychromer Ausstattung prangende Arkade, besonders zur Zeit der täglichen Gebetübungen, wo ein Theil der Gläubigen in den farbenreichen Nationalcostümen beim Brunnen die rituellen Waschungen vornimmt, ein anderer Theil sich bereits in der Arkade in Reihen aufgestellt hat und betet, durch alle vier Thore immer neue Gläubige,

darunter oft äußerst imposante und reich gekleidete Männer herbeiströmen, — ein farbenprächtiges sehr interessantes Bild und fühlt sich der Beschauer gänzlich in den Orient versetzt.

Fast noch interessanter ist jedoch dieses Bild zur Zeit des Ramazan während der nächtlichen Gebete. Das durch viele kleine Lampen von der Gallerie bis zum Dache eingefasste Minaret hebt sich strahlend ab von dem tiefblauen Firmamente und hell klingt die Stimme des Muezzin, wenn er von der Höhe das „allahu ekber, allahu ekber“ etc. singt, womit er die Gläubigen zum Gebete ruft.

Auch das Innere der Moschee bietet einen eigenthümlichen Anblick und erscheint die reiche Malerei übergossen von dem von hundert Lampen verbreiteten gelblichen Lichte, noch schöner als am Tage. Von jeder Kuppel der Arkade hängt eine Lampe herab und selbst der Brunnen wird von Lampions beleuchtet.

In diesem Lichtmeere bewegen sich stumm die andächtigen Mohamedaner bis Reihe an Reihe steht und der Innenraum total gefüllt ist.

Dann füllt sich auch die Arkade so, dass kein Plätzchen in diesen großen Räumen unbesetzt bleibt. Wenn dann der Muezzin von dem Balcone seine Stimme erhebt, so ist der Anblick, der sich dem Beschauer darbietet, ein wahrhaft ergreifender. Wie ein Mann befolgen diese vielen hundert Andächtigen die einzelnen Rufe des Muezzin und führen die zum Gebete gehörenden Bewegungen aus.

Wenn nach Beendigung der Andacht die Gläubigen sich zerstreut haben, die vielen Lampen verlöscht sind und nur noch das Minaret beleuchtet bleibt, und wenn dann der Mond sein helles Licht über die Moschee, den Hof mit seiner schönen Linde und den malerischen Brunnen verbreitet, dann bietet diese Moschee ein Bild von wahrhaft ergreifender Schönheit. Die Pläne dieser Moschee, und zwar Situation, Durchschnitt und Perspective, liegen bei.

2. Die Medressé (d. h. höhere mohamedanische Schule).

Als Beispiel wird die unmittelbar neben der obbeschriebenen Moschee gelegene Medressé gewählt. Dieselbe wird vom Volke die Kuršunli Medressé, d. h. die mit Blei gedeckte, genannt. Diese Medressé ist gleichfalls von Gazi Husrev Beg gestiftet, daher mit der Moschee gleichen Alters und gehört somit auch zum Gazi Husrev Beg Vakuf (Stiftung).

Der Bauplatz dieser Medressé ist nach Art der türkischen Bethäuser von einer hohen Mauer eingefasst und das Gebäude weit nach rückwärts verlegt. Das Eingangsthor der Umfriedungsmauer steht in der Längenachse des Schulgebäudes. Ein breiter gepflasterter Weg führt geradeaus in das Hauptportal, und hat man dieses und das kleine Vestibule durchschritten, so gelangt man in den Arkadenhof, um welchen ringsherum symmetrisch nach der Längsachse die Räumlichkeiten angeordnet sind. Es sind das 12 vollkommen gleiche kleine Wohnräume und ein größerer Lehrsaal, der einzige besonders betonte Raum der Anlage.

Er ist in der Längenachse dem Hauptportal gegenüber angeordnet, wie sämmtliche andere Räume quadratisch angelegt und mit einer auf Pendentifs ruhenden Kuppel überwölbt.

Gegenwärtig ist eine horizontale Decke eingeschoben, welche die beabsichtigte Raumwirkung gänzlich aufhebt. Längs der kahlen Wände liegt auf schmutzigem Boden das „minder“[1]) mit zerrissenen Teppichen bedeckt. Er dient gegenwärtig mehreren Zöglingen als Lagerstätte. Die kleinen Wohnräume zeichnen sich durch eine größere Reinlichkeit aus. Ihr einziger Schmuck ist nebst dem „minder“ der „dolaf“, ein Holzverschlag mit einer Öffnung welche den Ofen sehen lässt und einer Abtheilung daneben, worin der Zögling die rituellen Waschungen vornimmt, zu welchem Zwecke sich im Boden eine Öffnung zum Abführungscanale befindet. Gewöhnlich hat der „dolaf“ noch eine dritte Abtheilung, welche als Aufbewahrungsort für Kleider und Wäsche dient. Besondere Erwähnung verdient noch der Ofen (peć). Der Form nach besteht er aus einer parallelopipedischen Basis, auf welcher ein sechs- oder achtseitiger Pyramidenstutz aufgesetzt ist. Das Gerippe ist ohne weitere Verbindung aus Lehm geformt, den man gut durchgeknetet und entsprechend mit Häckerling und Hanf versetzt hat. In diesem Lehm werden kleine quadratische Kacheln (Lončić) festgemacht, deren jede mit einer kreisrunden Vertiefung oder einer kegelförmigen Erhabenheit versehen ist, was wohl den Zweck hat, die Wärme ausstrahlende Fläche zu vergrößern.

In der Nähe des Ofenthürchens ist ein Topf eingemauert, in welchem das für die Waschungen bestimmte Wasser gewärmt wird. Dieser Ofen mit dem oft reich geschnitzten „dolaf“ bildet eine eigenartige Zierde des Gemaches. Das nie fehlende „minder“ vervollständigt die Einrichtung der kleinen Zimmerchen, in denen uns noch die nieder angebrachten, stark vergitterten Fenster auffallen.

Durch einen schmalen, beiderseits mit niedrigen Thürchen verschließbaren Gang, welcher die fast meterstarke Wand durchbricht, gelangen wir wieder in den Arkadenhof. Die Arkaden sind in quadratische Felder getheilt; nur das nächst dem Haupteingange gelegene ist länglich und mit einer flachen Tonne überwölbt, welche auf einem, zwischen den Ecksäulen eingespannten Holzbalken ihr Widerlager findet. Dadurch hat man die in der Eingangsachse gelegene Säule entbehrlich gemacht und dem Eintretenden einen besseren Überblick gestattet. Sämmtliche übrigen Felder sind mit Hängekuppeln versehen, welche gegen das Innere des Hofes zu auf sieben Säulen aufruhen. Der Schaft derselben ist aus einem Stück gearbeitet und steht sowohl mit dem charakteristischen Würfelcapitäl, sowie auch mit der Basis durch ein metallenes Zwischenglied in Verbindung. Die Basis geht aus einem Wulst in das Achteck und von diesem in das Quadrat über. Der unbedeckte Theil des Hofes liegt um eine

[1]) Matratzen, welche mit einem türkischen Stoffe überzogen sind.

Stufe niedriger. In seiner Mitte steht ein einfacher steinerner Brunnen mit vier Auslauföffnungen. In der Façade des Gebäudes ist das Portal durch eine vor die Flucht tretende steinerne Umrahmung hervorgehoben. Der Eingang ist überwölbt und mit schönen Stalaktiten geziert. Zu beiden Seiten befindet sich je eine auch mit Stalaktiten abgeschlossene Nische. Die Fenster haben einfache steinerne Gewände und darüber ein vertieftes Spitzbogenfeld. Einen besonderen Reiz gewährt die Silhouette des aus eben so viel Kuppeln als im Grundriss eingezeichneten Räumen zusammengesetzten Bleidaches und der schlanken, spitz zulaufenden Schornsteine, welche direct auf dem Kuppelmauerwerk stehen.

Die Bleiplatten der Bedachung sind so mit einander verbunden, dass durch die Falzung die Meridiane besonders markirt werden, wodurch die sehr flachen Kuppeln in der perspectivischen Ansicht an Rundung und Leben gewinnen. Heute ist alles Mauerwerk mit Tünche dick überzogen, so dass es schwer fällt, das ursprüngliche Aussehen zu bestimmen.

Das Portal ist aus feinkörnigem Sandsteine ausgearbeitet und das übrige Mauerwerk dürfte aus abwechselnden Schichten von Tuffstein und dünnen, gebrannten Ziegeln bestehen. Denken wir uns die Façade durch diese Streifung belebt, die Stalaktiten zart bemalt und die vertieften Bogenfelder über den Fenstern mit einfärbigen Ornamenten geziert und ringsum das Haus auf hölzernem Lattenwerk ein dichtes Rebendach und in dem Vorhof, der jetzt schmutzig und verwahrlost ist, einen wohlgepflegten, prächtigen Blumengarten, dazu den schattigen, kühlen Arkadenhof im Inneren des Hauses, so haben wir das Gebäude in seinem ursprünglichen reizvollen Zustande vor unseren Augen. Zuversichtlich haben wir es hier mit einer directen Übertragung eines großen orientalischen Bauwerkes zu thun. Wo der geometrisch eingetheilte Grundriss Schwierigkeiten im Aufbaue mit sich gebracht hat, sind diese in recht handwerksmäßiger Weise bewältigt. Belege für diese Behauptung finden wir in der flachen Tonne des Arkadenhofes, welche unorganisch mit den tiefen Kuppeln alternirt und in den zwei zu beiden Seiten der Längsachse liegenden kleineren Kuppeln, deren Pendentifs an zwei Seiten auf groben stalaktitenähnlichen Auskragungen aufruhen. Die ganze Anlage scheint darauf berechnet, die Innenräume angemessen kühl zu erhalten, obwohl die einfache Kuppel, auf der die Bleideckung direct aufruht, diesem Zwecke nicht dienlich erscheint.

Jetzt ist überall eine horizontale niedere Decke eingeschoben und der Kuppelraum vollständig verraucht, so dass man hier keine Spur von der ursprünglich wahrscheinlich vorhanden gewesenen Malerei finden dürfte.

Es ist augenscheinlich, dass man nur bestrebt war, die Räume bewohnbar zu erhalten und ohne Verständnis und Pietät für die Schönheit der Innenräume sowie des Äußeren das ganze Bauwerk in den heutigen verwahrlosten Zustand kommen ließ.

Diese Medressé wird vollständig von dem obenerwähnten Gazi Husrev Beg-Vakuf erhalten und finden die Schüler Wohnung und Verpflegung in der Schule selbst. Die Anstalt steht unter der Leitung eines Muderris (Lehrer) und ist dieser Posten derzeit vom Reis il ulema (d. i. Oberhaupt der Kirchengelehrten) bekleidet.

Die Pläne, genau dem Original entsprechend und aus Grundriss, Querschnitt und Gassenansicht bestehend, liegen bei.

3. Das mohamedanische Wohnhaus.

So leicht es war, für eine Moschee und eine Medressé eine entsprechende Type zu finden, so schwer war es, in die Mysterien eines mohamedanischen Wohnhauses zu dringen und unter den zahlreichen bestehenden Objecten ein wirklich originelles, typisches zu finden. Bei genauerem Studium dieser Objecte zeigt sich, dass selbst der Mohamedaner unter dem Einflusse der letzten Jahre in seinen Wohnverhältnissen dem Fortschritte manche Concession gemacht hat. Nichtsdestoweniger ist es gelungen eines der interessantesten Objecte, in der seifera mahala Nr. 3 in Sarajevo gelegen und dem Sadullah effendi Šabanović gehörig, ausfindig zu machen, und ist dieses Object in den zuliegenden, dem Originale genau entsprechenden Plänen, und zwar Grundriss ebenerdig, Grundriss I. Stock und Gassenansicht, Gartenansicht, Innenansicht, der Harem, Divanhana, Interieur eines Haremzimmers — dargestellt.

Die Bauweise eines derartigen Wohnhauses, wie überhaupt der meisten landesüblichen Wohnhäuser ist folgend charakterisirt:

Die Fundamente und der Sockel sind aus Bruchstein, das Parterre-Mauerwerk aus Lehmziegelmauern, welchen durch ein System hölzerner Schließen (hatula) ein ziemlich guter Verband gegeben wird. Der erste Stock besteht aus Riegelwänden, welche mit Lehmziegeln ausgemauert sind, oder aus hölzernen Wänden.

Der erste Stock ragt zumeist über das ebenerdige Geschoss vor, wodurch nach allen Seiten gute Fernsicht bietende, erkerartige Ausbauten entstehen. Jene I. Stockräume, welche über die Parterremauern nicht vorspringen, heißen „čardak“, hingegen werden jene, welche über das Erdgeschoss vorspringen, „čošak“ genannt.

Das Dach ist zumeist ganz flach und in Bosnien mit Hohlziegeln, in der Hercegovina mit schweren Steinplatten gedeckt. Das Dach springt allseitig beträchtlich vor und bildet so einen natürlichen Schutz gegen das Durchnässen der ebenerdigen Lehmmauern.

Die Stiegen sind beinahe immer aus Holz, sehr steil und schmal. Die Decken sind Holzdecken, oft auch getäfelt. Nur ein Raum im Hause, die „magaza“, wird mit einer feuersicheren Decke versehen und werden in derselben die Schätze des Hauses aufbewahrt. Die Höfe sind häufig schön gepflastert und durch Blumenbeete geziert.

Der vom Wohnhause nicht speciell occupirte Theil des Grundes ist gegen die Gasse und gegen den Nachbar mit hohen Mauern und Planken abgeschlossen. Die Gassenmauer enthält das gleichfalls durch ein beiderseits vorspringendes Dach geschützte Eingangsthor.

Im Speciellen auf das vorliegende mohamedanische Wohnhaus übergehend, besteht dasselbe aus dem Herrenhause (selamluk), mit den Zahlen 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 und 18 in den Grundrissen bezeichnet, aus dem Frauenhause (haremluk), mit 20—36 bezeichnet, und aus dem Stalle (ahor), zugleich Dienergebäude, mit 3, 4, 5 und 6 bezeichnet.

Die Diener und das Vieh benützen zum Ein- und Ausgehen das mit 1 bezeichnete, Herren und Frauen das mit 2 bezeichnete Gassenthor (sokakna vrata).

Betrachten wir zuerst das Stall- und Dienergebäude (seiza), so enthält dieses die Futterkammer (3), den Kuhstall (4), den Pferdestall (5), einen Abort (7) und einen Hundestall (za kerove) (6); letzterer fehlt beinahe bei keinem echt mohamedanischen Wohnhause, da der Mohamedaner ein passionirter Jäger ist.

Durch den Herren- und Fraueneingang gelangt man in den gemeinschaftlichen Vorhof (10), von welchem aus die Frauen durch ein Thor in den Frauenhof (ženska havlija) (20) und von diesem in das haremluk, die Männer aber entweder mit Benützung der Stiege (12) in das Sommermännerhaus im I. Stock (13, 14, 15, 16, 17, 18) oder durch eine zweite Hofthüre und durch den Männerhof (8) (mušska havlija) in das Wintermännerhaus (9) gelangen. Letzteres besteht bloß aus einem Zimmer, dessen gesammte Einrichtung ein Ofen (peć) mit einer anschließenden Badestelle (banica), 1 hölzerner Kasten (dolaf) und ein längs der Wand herumgehendes, als Schlafstelle benütztes „minder" bildet. Der Fußboden ist mit Teppichen belegt.

Wie erwähnt, gelangt man in das Sommermännerhaus über die bei der Holzlage (11) vorbeiführende Stiege (12). Dasselbe besteht aus den beiden Zimmern 13 und 14, welche ganz ähnlich wie das Wintermännerzimmer eingerichtet sind, aus der Kaffeeküche (16), dem Aborte (15) und dem charakteristischen, durch seine vielen Fenster recht luftigen, gleichfalls mit „minder" versehenen Sitz- und Aussichtszimmer (divan hana) (17). Der Gang (13) bildet zwischen dem „selamluk" und dem „haremluk" die einzige directe Communication.

Vom Weiberhofe (20) gelangt man über das Vorhaus (23), welches stets sehr rein gehalten und gepflastert ist und den Namen „hajat" führt, in die Weiberabtheilung, den Harem. Das Ebenerdgeschoss ist der Winterharem, der erste Stock der Sommerharem. Die Communication zwischen beiden bildet die Stiege 29.

Der Winterharem enthält das große Wohnzimmer (halvat) (24), das kleine Wohnzimmer (26), welches unter dem Einflusse der neuen Cultur bereits mit einem modernen Sparherde versehen worden ist und welches gleichzeitig als Dienerinnenzimmer benützt wird, ferner die Kammer (25) und endlich die Küche (mutvak) (27).

Die Einrichtung der weiblichen Wohnzimmer ist im allgemeinen ähnlich jener der männlichen Wohnzimmer; Ofen, Bad, Minder, Dolaf und Teppich sind auch beinahe der einzige Schmuck des mohamedanischen Frauengemaches. Das in der Beilage dargestellte Interieur eines derartigen Gemaches, und zwar (30) aus dem Sommerharem, lässt das Minder, den Dolaf, die reich getäfelte Decke, den Teppich und die mit Eisengitter versehenen Fenster sehen. Gehen die Fenster irgend eines Haremtheiles gegen die Gasse, so sind dieselben nicht nur mit einem eisernen Gitter, sondern überdies mit einem hölzernem Gitterwerke, „mušebak" genannt, welches zwar das Hinaussehen, nicht aber auch das Hineinsehen gestattet, versehen.

Bei dem aufgenommenen Wohngebäude sind „mušebaks" nur in der „divanhana" sowohl der Weiber-, als auch der Männerabtheilung, und zwar in letzterer deshalb, weil in derselben sich mitunter auch die Weiber, um theilweise auf die Gasse zu sehen, aufhalten, angebracht; bei den anderen Fenstern sind mit Rücksicht auf die örtliche Lage „mušebaks" nicht nothwendig geworden. Ein Theil des oberwähnten „dolaf" führt speciell den Namen „dušekluk" (dušek = Polster); derselbe ist zur Aufnahme der abends auf das „minder" gelegten Kissen während des Tages bestimmt.

Bezüglich des „minder" wäre noch zu erwähnen, dass dasselbe aus einem podiumartigen, circa 20 *cm* hohen Holzgestell (minderluk) besteht, worauf die eigentlichen „minder", gelegt oder als Rücklehne gestellt werden.

Der „mutwak", d. i. die alte türkische Küche, geht durch die ganze Höhe des Hauses bis in den Dachbodenraum durch, da der Rauch vom offenen Herde ohne Kamin unmittelbar durch das Dach, und zwar durch zu diesem Zwecke hergestellte Lücken abzieht. Erst in neuerer Zeit sieht man hie und da Kamine nach unserem Systeme auch an mohamedanischen Häusern entstehen.

In dieser Küche ist ein kleiner Raum, die „hudžera", abgetheilt, und dient derselbe als Speisekammer. Ferner ist in der Küche noch ein „dolaf", der theilweise auch als Speisekasten dient, eine „banica", Bad, sowie eine „sudice", d. i. der Ort, wo die Speisen vor dem Kochen gewaschen werden. Die Küche ist in der Regel mit Klaubsteinen gepflastert.

Der Sommerharem besteht aus einem großen und einem kleinen Wohnzimmer (30, 31), aus einer Kaffeeküche (cavodaja) (36), einer Kammer (32), einem Vorhaus (33) und einer „divanhana" (Aussichtszimmer) (34). Die innere Ansicht des Wohnzimmers (30) ist durch eine besondere Zeichnung dargestellt; einen Ofen mit anstoßender banica (Bad) hat der Sommerharem nur im kleineren Zimmer. Bezüglich der übrigen Einrichtung wurde das Erforderliche schon früher erwähnt.

Mit Hinweis auf das bei der Bauart der hierländischen Wohnhäuser im allgemeinen Gesagte wären daher die Räume 30, 31, 32 čardaken, hingegen die Räume 34, 13 etc. čašak zu nennen.

Aus dem Weiberhofe (ženska havlja) (20), in welchem sich auch der Brunnen befindet, gelangt man beim Abort (čenif) (22) vorüber in den Wirtschaftshof (37) und aus diesem in den Garten „bašca" (40). Im Wirtschaftshofe befindet sich der Hühnerstall (čumes) (38) und das Flugdach (39), unter welchem die Wäsche gewaschen wird.

Das in den Plänen zur Darstellung gebrachte Haus ist jedenfalls ein mohamedanisches Originalwohnhaus, da es vor 214 Jahren erbaut und seither nicht umgebaut worden ist.

Im Speciellen auf das vorliegende mohamedanische Wohnhaus übergehend, besteht dasselbe aus dem Herrenhause (selamluk), mit den Zahlen 9, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17 und 18 in den Grundrissen bezeichnet, aus dem Frauenhause (haremluk), mit 20—35 bezeichnet, und aus dem Stalle (ahor), zugleich Dienergebäude, mit 3, 4, 5 und 6 bezeichnet.

Die Diener und das Vieh benützen zum Ein- und Ausgehen das mit 1 bezeichnete, Herren und Frauen das mit 2 bezeichnete Gassenthor (sokakna vrata).

Betrachten wir zuerst das Stall- und Dienergebäude (sehaj), so enthält dieses die Futterkammer (3), den Kuhstall (4), den Pferdestall (5), einen Abort (7) und einen Hundestall (za kerove) (6); letzterer fehlt beinahe bei keinem echt mohamedanischen Wohnhause, da der Mohamedaner ein passionirter Jäger ist.

Durch den Herren- und Fraueneingang gelangt man in den gemeinschaftlichen Vorhof (10), von welchem aus die Frauen durch ein Thor in den Frauenhof (ženska havlija) (20) und von diesem in das Haremluk, die Männer aber entweder mit Benützung der Stiege (12) in das Sommermännerhaus im I. Stock (13, 14, 15, 16, 17, 18) oder durch eine zweite Hofthüre und durch den Männerhof (8) (muška havlija) in das Wintermännerhaus (9) gelangen. Letzteres besteht bloß aus einem Zimmer, dessen gesammte Einrichtung ein Ofen (peć) mit einer anschließenden Badestelle (banjica), 1 kleiner Kasten (dolaf) und ein längs der Wand herumgehendes, als Schlafstelle benütztes „minder“ bildet. Der Fußboden ist mit Teppichen belegt.

Wie erwähnt, gelangt man in das Sommermännerhaus über die bei der Holzlage (11) vorbeiführende Stiege (12). Dasselbe besteht aus den beiden Zimmern 13 und 14, welche ganz ähnlich wie das Wintermännerzimmer eingerichtet sind, aus der Kaffeeküche (16), dem Abort (15) und dem charakteristischen, durch seine vielen Fenster recht luftigen, gleichfalls mit „minder“ versehenen Sitz- und Aussichtszimmer (divan hana) (17). Der Gang (18) bildet zwischen dem „selamluk“ und dem „haremluk“ die einzige directe Communication.

Vom Weiberhofe (20) gelangt man über das Vorhaus (28), welches stets sehr rein gehalten und gepflastert ist und den Namen „kajat“ führt, in die Weiberabtheilung, den Harem. Das Erdgeschoss ist der Winterharem, der erste Stock der Sommerharem. Die Communication zwischen beiden bildet die Stiege 29.

Der Winterharem enthält das große Wohnzimmer (čardak) (24), das kleine Wohnzimmer (25), welches unter dem Einflusse der neuen Cultur bereits mit einem modernen Sparherde versehen worden ist und welches gleichzeitig als Dienstbotenzimmer benützt wird, ferner die Kammer (23) und endlich die Küche (mutvak) (27).

Die Einrichtung der weiblichen Wohnzimmer ist im allgemeinen ähnlich jener der männlichen Wohnzimmer: Ofen, Bad, Minder, Dolaf und Teppiche sind auch beinahe der einzige Schmuck des mohamedanischen Frauengemaches. Das in der Beilage dargestellte Interieur eines derartigen Gemaches, und zwar (30) aus dem Sommerharem, lässt das Minder, den Dolaf, die reich gestickte Decke, den Teppich und die mit Eisengitter versehenen Fenster sehen. Gehen die Fenster irgend eines Haremtheiles gegen die Gasse, so sind dieselben nicht nur mit einem eisernen Gitter, sondern überdies mit einem hölzernen Gitterwerke, „musebak“ genannt, welches zwar das Hinaussehen, nicht aber auch das Hineinsehen gestattet, versehen.

Bei dem aufgenommenen Wohngebäude sind „musebaks“ nur in der „divanhana“ sowohl der Weiber-, als auch der Männerabtheilung, und zwar in letzterer deshalb, weil in derselben sich mitunter auch die Weiber, um theilweise auf die Gasse zu sehen, aufhalten, angebracht; bei den anderen Fenstern sind mit Rücksicht auf die örtliche Lage „musebaks“ nicht nothwendig geworden. Ein Theil des obenerwähnten „dolaf“ führt speciell den Namen „dušekluk“ (dušek = Polster); derselbe ist zur Aufnahme der abends auf das „minder“ gelegten Kissen während des Tages bestimmt.

Bezüglich des „minder“ wäre noch zu erwähnen, dass dasselbe aus einem podiumartigen, circa 20 cm hohen Holzgestell (minderluk) besteht, worauf die eigentlichen „minder“, gelegt oder als Rücklehne gestellt werden.

Der „mutvak“, d. i. die alte türkische Küche, geht durch die ganze Höhe des Hauses bis in den Dachbodenraum durch, da der Rauch vom offenen Herde ohne Kamin unmittelbar durch das Dach, und zwar durch zu diesem Zwecke hergestellte Lücken abzieht. Erst in neuerer Zeit sieht man hie und da Kamine nach unserem Systeme auch an mohamedanischen Häusern entstehen.

In dieser Küche ist ein kleiner Raum, die „hudžera“, abgetheilt, und dient derselbe als Speisekammer. Ferner ist in der Küche noch ein „dolaf“, der theilweise auch als Speisekasten dient, eine „banja“, Bad, sowie eine „sudnica“, d. i. der Ort, wo die Speisen vor dem Kochen gewaschen werden. Die Küche ist in der Regel mit Bachsteinen gepflastert.

Der Sommerharem besteht aus einem großen und einem kleinen Wohnzimmer (30, 31), aus einer Kaffeeküche (ćevdžija) (36), einer Kammer (32), einem Vorhaus (33) und einer „divanhana“ (Aussichtszimmer) (34). Die innere Ansicht des Wohnzimmers (30) ist durch eine besondere Zeichnung dargestellt; einen Ofen mit anstoßender banjica (Bad) hat der Sommerharem nur im kleineren Zimmer. Bezüglich der übrigen Einrichtung wurde das Erforderliche schon früher erwähnt.

Mit Hinweis auf das bei der Bauart der hierländischen Wohnhäuser im allgemeinen Gesagte wären daher die Räume 30, 31, 32 čardaken, hingegen die Räume 34, 13 etc. ćošk zu nennen.

Aus dem Weiberhofe (ženska havlija) (20), in welchem sich auch der Brunnen befindet, gelangt man beim Abort (ćenif) (22) vorüber in den Wirtschaftshof (37) und aus diesem in den Garten „bašča“ (40). Im Wirtschaftshofe befindet sich der Hühnerstall ([illegible]) (38) und das Flugdach (39), unter welchem die Wäsche gewaschen wird.

Das in den Plänen zur Darstellung gebrachte Haus ist jedenfalls ein mohamedanisches Originalwohnhaus, da es vor 214 Jahren erbaut und seither nicht umgebaut worden ist.

II. Abtheilung.

Darstellung
des
Bauwesens seit der Occupation.

I. Organisation des Baudienstes.

II. Abtheilung.

Darstellung des Bauwesens seit der Occupation.

I. Organisation des Baudienstes.

In einem der Cultur völlig entrückten Lande ist die Pflege des Communicationswesens eine der wichtigsten und ersten Aufgaben der politischen Administration.

In den occupirten Provinzen gewinnen die Communicationen aber noch eine erhöhte Bedeutung, weil sie für die zur Behauptung des Landes nöthigen militärischen Vorkehrungen, für die Erhaltung der öffentlichen Sicherheit und für die culturelle Entwicklung des Landes überhaupt unerlässlich sind.

Diese Erwägungen mussten für die von der Landesverwaltung im Anfange zu entfaltende Bauthätigkeit von maßgebendem Einflusse sein und insoferne auf die Organisation des Baudienstes wirken, als derselbe wenigstens in den ersten Jahren der Occupation fast ausschließlich nur mit Rücksicht auf die Anforderungen zur Verbesserung des Communicationswesens, durch Herstellung von Fahrstraßen eingerichtet wurde.

Der niedere Culturzustand des Landes brachte es auch mit sich, dass die ganze im Beginne der Occupation im Lande entfaltete Bauthätigkeit fast ausnahmslos nur aus der Initiative der Militär- und Landes-Verwaltung hervorging und eine Privatbauthätigkeit so gut wie gar nicht existirte.

Erst mit der fortschreitenden Entwicklung des Landes und nachdem das Hauptstraßennetz zum großen Theile ausgebaut war, konnte auch den in das Gebiet des Hochbau-, des Eisenbahn- und des Wasserbau-Wesens fallenden nothwendigen Investitionen mehr Aufmerksamkeit gewidmet und die Mittel des Landes denselben im größeren Umfange zugewendet werden.

Auch fing nach und nach die Privatbauthätigkeit sich zu regen an und musste, insoferne dieselbe der Ingerenz der Landesverwaltung unterstand, in Betracht gezogen und gefördert werden.

Für die Organisation des Bauwesens von maßgebendster Bedeutung war ferner der für die Verwaltung der occupirten Länder aufgestellte Grundsatz, dass die Kosten derselben durch die eigenen Einkünfte des Landes gedeckt werden müssen.

Durch die Befolgung dieses Grundsatzes war die Landesregierung bemüssigt, bei Bemessung der für das Bauwesen bestimmten Mittel mit den vorhandenen, insbesondere in den ersten Jahren der Occupation sehr beschränkten Einkünften des Landes und der Nothwendigkeit der Befriedigung der Bedürfnisse auch der anderen Verwaltungszweige zu rechnen.

Die durch diese Rücksichtnahme bestimmte Höhe der in den ersten Occupationsjahren alljährlich für das Bauwesen disponibel gemachten Dotationen war gegenüber den Anforderungen, die sich allenthalben geltend machten, viel zu gering, und wirkte die Unzulänglichkeit der Mittel sehr beschränkend auf die im Bauwesen zu entfaltende Thätigkeit der Landesverwaltung.

Es ist nothwendig dies besonders hervorzuheben, um die von der Landesverwaltung getroffenen Maßnahmen richtig zu beurtheilen, und den allmählichen Übergang aus den durch die Unzulänglichkeit der Mittel oftmals bedingten Provisorien in streng fachgemäß eingerichtete Zustände zu würdigen.

Wirkungskreis der einzelnen Behörden im Bauwesen.

Dem k. und k. gemeinsamen Ministerium in Wien als oberster Verwaltungsbehörde der occupirten Provinzen untersteht, wie alle andern die Verwaltung dieser Provinzen betreffenden Angelegenheiten, auch das Bauwesen,

und ist demselben die Bewilligung der für das Bauwesen erforderlichen Geldmittel, sowie die principielle Genehmigung aller Bauanträge vorbehalten.

In den letztverflossenen Jahren (seit 1883) hat bezüglich des gesammten Bauwesens das Ministerium seine Einflussnahme noch dahin ausgedehnt, dass von demselben nicht nur allgemeine Verfügungen getroffen, sondern auch alljährlich das gesammte Bauprogramm aufgestellt wird.

Auf Grund dieses Programmes hat die Landesregierung sämmtliche im betreffenden Jahre zur Ausführung gelangenden Detailprojecte und deren allfälligen Varianten dem Ministerium zur speciellen Genehmigung vorzulegen. Diese Vorlagen werden beim letzteren sodann einer Prüfung unterzogen und die Reihenfolge sowie der Umfang der Bauausführungen innerhalb des Rahmens des Bauprogrammes festgestellt.

Laut des mit der Allerhöchsten Entschließung vom 29. October 1878 genehmigten provisorischen Wirkungskreises des Chefs der Landesregierung für Bosnien und die Hercegovina wurden der I. Abtheilung „Innere Verwaltung" der in Sarajevo etablirten Landesregierung für Bosnien und die Hercegovina die Agenden des Bauwesens und die Überwachung der öffentlichen Communicationen zugewiesen.

Die Landesregierung hat die vom genannten Ministerium ertheilten Weisungen durchzuführen, den unterstehenden Kreisbehörden die allgemeinen leitenden Directiven und wo nöthig auch die speciellen Aufträge für ihre Amtshandlungen zu geben und deren Befolgung und Ausführung zu überwachen.

Die von der Landesregierung getroffenen Verfügungen gelangen durch die der Landesregierung unterstellten Kreisbehörden und Bezirksämter zur Ausführung, insoferne dies nicht in besonderen Ausnahmsfällen durch eigens zu diesen Zwecken bestimmte Beamte der Landesregierung selbst geschieht.

Zur Besorgung der technischen Agenden sind der Landesregierung, den Kreisbehörden und Bezirksämtern technische Organe beigegeben und denselben unterstellt.

Die allgemeinen Directiven für die administrative Behandlung des Bauwesens wurden in der, mit der Allerhöchsten Entschießung vom 29. Juli 1882 genehmigten Verordnung über die Organisation und den Wirkungskreis der Kreisbehörden und Bezirksämter weiters präcisirt und definitiv festgestellt.

Die wichtigsten, das Bauwesen betreffenden Bestimmungen dieser Verordnung sind folgende:

Bei Herstellung von Straßen, Brücken, und Wasserbauten aller Art ertheilt die Kreisbehörde den Bauconsens, insoferne die Ertheilung dieser Bewilligung nicht der Landesbehörde vorbehalten ist. Die Kreisbehörde entscheidet über alle diesbezüglichen Rechtsangelegenheiten und Beschwerden in erster Instanz.

Die Kreisbehörde sorgt für die Erhaltung aller Straßen, Brücken und Wege im Kreise und für die nöthige Ausbesseruug derselben, indem sie hierüber an die Landesregierung ihre Anträge stellt und in dringenden Fällen das Nöthige selbst veranlasst.

Bei Bauführungen, welche aus Landesmitteln bestritten werden, liegen der Kreisbehörde, die mit der Ausführung verbundenen administrativen Amtshandlungen nach den näheren Bestimmungen der Bauvorschriften ob.

Die Kreisbehörde als vorgesetzte und controlirende Behörde der Bezirksämter, hat die correcte Durchführung der, den Bezirksämtern in Bauangelegenheiten zugewiesenen Agenden und der denselben diesbezüglich ertheilten sonstigen Aufträge zu überwachen. Dieselbe entscheidet als zweite und letzte Instanz über alle Übertretungen der Straßen-Polizeiordnung, und der baupolizeilichen Vorschriften.

Die Bauorgane, welche zur Leitung bestimmter Fachagenden im Kreise berufen sind, oder mit einem bloß mehrere Bezirke umfassenden Dienstrayon im Kreise functioniren, gehören zum Personalstande der Kreisbehörde. Die Bauorgane sind jedoch für alle ihre Verfügungen und Maßnahmen in ihren rein fachlichen Agenden selbst verantwortlich.

Das Bezirksamt handhabt in Bauangelegenheiten die baupolizeilichen und die auf die Feuersicherheit und die öffentliche Sanitätspflege bei Neubauten bezughabenden Vorschriften. Es hat die Ausführung der bestehenden gesetzlichen Bestimmungen und Verordungen über die öffentliche Arbeitsleistung zu leiten und zu überwachen. Eine Ausnahme hievon findet nur in Sarajevo insoferne statt, als dem Magistrate dieser Stadt die Handhabung der Bau-, Feuer- und sanitätspolizeilichen Vorschriften übertragen ist.

Bei Anlegung neuer Straßenzüge hat das Bezirksamt die nöthigen Vorverhandlungen mit den Gemeinden zu pflegen.

Das Bezirksamt übt jene Aufsicht und Obsorge über Straßen- und Brückenbauten, welche ihm durch die hierüber bestehenden Vorschriften (Staßenpolizeiordnung) oder durch besondere Weisungen übertragen sind, ebenso überwacht das Bezirksamt den Zustand von Wasserwerken, Mühlen, Holzrechen, Klausen, Schwemmen, Schutzbauten u. s. w. und deren Einfluss auf die Ufer und veranlasst in dringenden Fällen etwaige Vorkehrungen im eigenen Wirkungskeise, oder im Wege der Kreisbehörden.

Die Instandhaltung, eventuell die Obsorge über die Bauführung aller öffentlichen Gebäude, respective die Oberaufsicht über die Instandhaltung und Bauführung solcher Gebäude, insoferne selbe den Gemeinden übertragen sind, obliegt dem Bezirksamte, wenn diese Agenden nicht ausdrücklich einer anderen Behörde vorbehalten sind.

Die dem Bezirksamte zugewiesenen technischen Organe sind demselben unterstellt, in ihren rein fachlichen Agenden jedoch selbst verantwortlich. Insoferne sich in einem Bezirke ein Bauamt befindet, bildet dasselbe einen integrirenden Theil des Bezirksamtes.

In weiterer Ergänzung dieser Verfügungen wurde im Jahre 1884 mit Verordnung des k. u. k. gemeinsamen Ministeriums vom 21. Jänner 1884, Zahl 344 B. H. auch die Organisation des Landesbaudienstes einer Regelung unterzogen und wurden diesbezüglich folgende Bestimmungen, theils neu getroffen, theils die früher bestandenen Einrichtungen in definitiver Weise festgestellt.

A. Betreff des technischen Dienstes bei der Landesregierung.

Im Schoße der Landesregierung besteht zur Erledigung aller auf das Bauwesen des Landes bezüglichen Agenden ein Baudepartement, mit dessen Leitung ein Baurath betraut ist.

Die Geschäfte dieses Baudepartements werden in zwei Bureaux eingetheilt:

1. In das Bureau für Straßen- und Wasserbau,
2. in das Bureau für Hochbau.

Die Errichtung weiterer Departements für andere Bauzweige ist einer späteren Zukunft vorbehalten.

Jedes dieser zwei Bureaux wird von einem Oberingenieur geleitet, welcher die ihm zugewiesenen Arbeiten mit Beihilfe jenes weiteren technischen Personals des Baudepartements in Ausführung zu bringen hat, welches seinem Bureau von der Landesregierung zugetheilt werden wird.

Die Landesregierung wird im Wege des Baudepartements, und zwar in erster Lienie durch den Baurath oder seinen Stellvertreter die pünktliche Ausführung der Anordnungen der Landesregierung in Bausachen durch unmittelbare Controle an Ort und Stelle sichern, und ist der Baurath gehalten, hinsichtlich der Ausübung dieser Controle stets rechtzeitig seine Anträge dem Administrativdirector im kurzen Wege zu stellen.

Die Kreisbehörden und beziehungsweise die technischen Organe derselben haben die ihnen vom Baurathe oder seinem Stellvertreter ertheilten Weisungen, da die Genannten als exmittirte Organe der Landesregierung, somit im Namen der letzteren fungiren, selbstverständlich genau zu befolgen. Der Baurath dagegen wird über unmittelbare persönlich gegebene Weisungen, für deren Zweckdienlichkeit er verantwortlich ist, der Landesregierung relationiren.

Dem Baudepartement der Landesregierung sind alle in das bautechnische Fach gehörigen und alle auf die Vertheilung und die Art und Weise der Verwendung der Robot zum Straßenbau, sowie alle auf die Evidenthaltung der Robotschuldigkeit bezughabenden Agenden zur Behandlung zuzuweisen.

Insbesondere obliegt demselben:

1. Die Ausarbeitung jener Verfügungen, welche zur Durchführung der, vom Ministerium in Bauangelegenheiten gegebenen Weisungen erforderlich sind.

2. Die technische Prüfung aller von den Kreisbehörden in Vorlage gebrachten Projecte, Voranschläge und Präliminarien sowohl für Straßen- als auch für Hoch- und Wasserbauten, welche in den einzelnen Kreisen zur Ausführung gelangen sollen, sowie die Controle der Bauausführungen.

3. Die Ausarbeitung der Projecte und Voranschläge für die zu Zwecken der Centralverwaltung auszuführenden Bauten und eventuell die directe Leitung der Bauausführung derselben.

4. Die technische Begutachtung über die bei der Landesregierung einlaufenden Geschäftsstücke der politischen Administration, insoferne diese Geschäftsstücke technische Angelegenheiten betreffen, gleichwohl aber aus dem Grunde nicht im Baudepartement erledigt werden können und sollen, weil auch andere politisch-administrative und juridische Momente für die Entscheidung maßgebend sind.

5. Alle in das Ressort der Landesregierung gehörigen Personalagenden in Betreff der Baubeamten.

6. Die technisch-meritorische Prüfung aller Rechnungen über die aus öffentlichen Mitteln für Bauzwecke verausgabten Beträge.

7. Die Evidenthaltung und Vertheilung der Robotarbeiter und die Controle über die diesfällige Gebarung der Kreisbehörden, folglich auch die Einsichtnahme in alle sonstigen auf die Robot bezughabenden, bei der Landesregierung einlaufenden Geschäftsstücke vor der Approbation und Erledigung derselben.

8. In Bezug auf alle Zweige des Bauwesens und der technischen Administration die Erstattung der im Interesse der Verwaltung nothwendig werdenden Initiativanträge.

B. Bei den Kreisbehörden.

Jeder Kreisbehörde wird zur Erledigung der öffentlichen Bauangelegenheiten ein Kreisingenieur nebst den ihm untergeordneten technischen Organen beigegeben.

Für den Fall aber als in einem Kreise größere Bauausführungen vorkommen, für welche das der Kreisbehörde für den currenten Dienst zugewiesene Personale nicht ausreicht, wird die Landesregierung der Kreisbehörde noch die nöthige Anzahl Ingenieure auf die Dauer des Bedarfes zuweisen.

Diese Ingenieure sind dann Hilfsorgane der Kreisbehörde, und dem Kreisingenieur unterstellt.

Dem Kreisingenieur obliegt die Behandlung aller in das technische Fach einschlägigen Agenden der Kreisbehörde, insbesondere:

1. Die Durchführung der von der Landesregierung in Bauangelegenheiten gegebenen Aufträge, sei es unmittelbar duch das eigene Personale oder durch die Ausarbeitung jener Verfügungen, welche eventuell hiezu nothwendig sind.

2. Die Verfassung der Projecte und Voranschläge für die im Kreise aus Landesmitteln auszuführenden Bauten, und nach Bewilligung dieser Bauten deren Durchführung, insoferne von der Landesregierung in speciellen Fällen nicht anders verfügt werden sollte.

3. Die Mitwirkung bei der Gebarung und die Verrechnung über die gesammten, zu Bauzwecken im Kreise zur Verausgabung gelangenden Geldmittel.

4. Die Leitung und Überwachung des gesammten Straßenaufsichtspersonales des Kreises und die Behandlung der Personalangelegenheiten derselben.

5. Die Vertheilung und Art und Weise der Verwendung der Robotarbeiter innerhalb der diesbezüglichen von der Landesregierung erlassenen Weisungen, die Controle der Bezirksämter in Bezug auf die Evidentführung der Robotarbeiter und deren Verwendung im Sinne der kreisbehördlichen Aufträge.

6. In Bezug auf alle Zweige des Bauwesens und der technischen Administration, die Erstattung von im Interesse der Verwaltung nothwendigen Initiativanträgen.

Mit diesen Verfügungen wurde der Sache gemäß die Besorgung aller Agenden des technischen Dienstes den technischen Organen übertragen.

Diese bis jetzt in Kraft stehende Verordnung erhielt nur in der Weise eine Ergänzung, dass mit Rücksicht auf die fortschreitende Entwicklung der occupirten Provinzen, und die beabsichtigte Durchführung aller aus Landesmitteln herzustellenden Bauten, sowohl Straßen-, als auch Hoch-, Wasser- und Eisenbahnbauten in eigener Regie der Landesregierung zufolge Erlass des k. und k. gemeinsamen Ministeriums vom 12. November 1885 Zahl 734/Pr. B. H. die Leitung des gesammten Bauwesens in Bosnien und der Hercegovina, somit auch jene des Baudepartements einem zum Regierungsrathe ernannten Fachmanne übertragen wurde, dessen dienstliche Stellung der administrativen Abtheilung der Landesregierung gegenüber im allgemeinen nach den vorangeführten Normen bestimmt ist, welchem jedoch bei allen von der Landesregierung in eigener Regie unternommenen Bauten, nach erfolgter Genehmigung und Feststellung der Pläne und Kostenvoranschläge hinsichtlich der Ausführung dieser Bauten innerhalb der genehmigten Pläne und Voranschläge unter seiner persönlichen Verantwortung das freie Dispositionsrecht eingeräumt wurde.

Baupersonale.

Die von der Landesregierung in Verwendung genommenen Ingenieure sind theils stabil als Beamte angestellt, theils nur auf die Dauer des Bedarfes gegen eine von Fall zu Fall zu vereinbarende monatliche Entlohnung aufgenommen.

Die mit Beamtencharakter angestellten Ingenieure wurden gemäß den bis zum Jahre 1884 geltenden Bestimmungen in folgende Rangsclassen eingetheilt:

Baurath	VII. Diätenclasse.
Oberingenieur	VIII. „
Kreisingenieur	IX. „
Ingenieur	IX. „
Ingenieuradjunct	X. „
Ingenieurpraktikant	XI. „

Im Jahre 1884 erhielt die vorstehende Eintheilung insoferne eine Erweiterung, als nebst dem für den currenten Dienst bei der Landesregierung und bei den Kreisbehörden erforderlichen technischen Personale, welches in die vorstehenden Rangsclassen rangirt, noch für die Verwendung zu speciellen Zwecken eine Anzahl von technischen Beamtenposten systemisirt wurde, die zwar im Allgemeinen zu dem Stande des technischen Personals der Kreisbehörden zählten, deren jeweilige Verwendung als Bauleiter oder für sonstige specielle Arbeiten, Straßentracirungen etc. jedoch fallweise nach dem gegebenen Bedarfe von der Landesregierung bestimmt wurde, und die daher keiner Kreisbehörde fix zugewiesen waren.

Diese technischen Beamten, welche außer dem Status der einzelnen Behörden standen, wurden in zwei Classen eingetheilt in: Ingenieure extra statum und Ingenieuradjuncten extra statum.

Außer diesen zwei Classen wurde noch für die locale Beaufsichtigung einzelner kleinerer Hochbauten die Stelle eines Werkmeisters sytemisirt.

Die den einzelnen technischen Beamten zustehenden Stellungen und Gebüren erfuhren im Laufe der Zeit eine den thatsächlichen Leistungen und dem sich immer mehr erweiternden Wirkungskreise einzelner Kategorien derselben entsprechende Regulirung. Es war dies insbesondere bei den Oberingenieuren und den Kreisingenieuren nothwendig. Die Bezüge der Oberingenieure waren nur um ein Geringes höher, als die Bezüge der Kreisingenieure und diese gleich mit denen der übrigen Ingenieure.

Mit der allmählichen Entwicklung des Bauwesens erweiterte sich jedoch auch der Wirkungskreis und die Verantwortung der in diesen beiden Kategorien angestellten technischen Beamten.

Es musste daher auf eine entsprechende Wahl der zu diesen Stellen berufenen Organe ein besonderes Gewicht gelegt und konnten hiezu gut qualificirte Ingenieure nur dann gewonnen werden, und die auf den betreffenden Posten schon befindlichen Beamten dauernd für dieselben nur dann erhalten bleiben, wenn deren Bezüge und Stellung entsprechend den von ihnen geforderten Leistungen geregelt wurden.

Es wurden daher im Jahre 1885 die Bezüge der Ober- und Kreisingenieure entsprechend erhöht und die letzteren aus der IX. in die VIII. Rangsclasse eingereiht

Die im Laufe der Zeit stattgefundene Regulirung der Gehalte der technischen Beamten ist aus nachstehender Tabelle ersichtlich:

Kategorie	Vom Jahre								
	1879—1880			1881—1885			1886 bis gegenwärtig		
	Gehalt	Quartiergeld	Zulage	Gehalt	Quartiergeld	Zulage	Gehalt	Quartiergeld	Zulage
Regierungsrath	—	—	—	—	—	—	3000	600	800
Baurath	1800	400	800	1800	400	800	1800	400	800
Oberingenieur	1400	200	300	1400	200	300	1400	400	600
Kreisingenieur	1000	200	300	1000	200	400	1400	400	400
Ingenieur	—	—	—	1000	200	400	1000	200	400
Ingenieur extra statum	—	—	—	1000	200	400	1000	200	400
Ingenieuradjunct	800	100	200	800	100	300	800	100	300
Ingenieuradjunct extra statum	—	—	—	800	100	300	800	100	300
Werkmeister	—	—	—	600	100	300	600	100	300
Ingenieurpraktikant	Adjutum per 800 fl.			Adjutum per 800 fl.			Adjutum per 800 fl.		

Nebst den obigen fixen Bezügen gebürte den stabil angestellten Baubeamten bei Dienstesreisen die Vergütung der Reisekosten nach den für die Landesbeamten überhaupt aufgestellten Bestimmungen.

Im Jahre 1883 wurde mit Verordnung der Landesregierung vom 19. Februar, Zahl 2350, bestimmt, dass bei längerer Exmittirung technischer Beamten zur Leitung von Bauten oder Vornahme von Studien deren Reisegebüren, wenn die Abwesenheit von dem dem betreffenden Baubeamten zugewiesenen Amtssitze länger als 30 Tage dauerte, pauschalirt werden sollen, und zwar erhielt der Oberingenieur statt der systemmäßigen Diäten eine monatliche Bauzulage von 100 fl., der Ingenieur 75 fl., der Ingenieuradjunct 50 fl., der Praktikant 40 fl. Statt der nach der Gebürenvorschrift als Ersatz für die Kosten der Reisemittel festgesetzten Kilometergeldern wurde ein tägliches Pferdepauschale von 3 fl. fixirt, welches jedoch nur dann verrechnet werden darf, wenn der Beamte von seinem Wohnorte in der Expositur bis zum Arbeitsplatze mehr als 3·8 *km* zurückzulegen hat, für welche Distanz keine Vergütung geleistet wird.

Durch die mit der Allerhöchsten Entschliessung vom 12. November 1885 genehmigte Pensionsvorschrift für die im Civilverwaltungsdienste von Bosnien und der Hercegovina angestellten Beamten und Diener und deren Witwen und Kinder, wurden auch die technischen Landesbeamten, insoferne selbe von der Landesregierung definitiv übernommen wurden, pensionsberechtigt.

Status der technischen Baubeamten.

Für den Fortschritt in allen Zweigen des Bauwesens war es von besonderer Bedeutung, dass zur Ausübung des Baudienstes eine dem Umfange der zu lösenden Aufgabe entsprechende Anzahl von Ingenieuren in das Land gezogen werde.

Leider konnten sich die bezüglichen Entschlüsse der Landesverwaltung in dieser Periode nicht nach dem Erfordernisse, sondern mussten sich ausschliesslich nur nach den zur Verfügung stehenden Mitteln richten, und diese standen, wie schon erwähnt, in den ersten Occupationsjahren in keinem Verhältnisse zur Größe der zu lösenden Aufgaben.

Im Budget des Jahres 1879 waren für die Landesregierung ein Baurath, und für jeden der sechs Kreise ein Kreisingenieur systemisirt.

Außer diesen stabil angestellten Beamten sollten noch für die Leitung der auf den wichtigsten Straßenzügen vorzunehmenden Arbeiten Straßenstreckeningenieure aufgenommen werden, welche jedoch nicht stabil angestellt waren.

Die Zahl dieser Straßenstreckeningenieure betrug im Jahre 1879/80 vier.

Obwohl im genannten Jahre noch die wichtigsten Straßen des Landes in der Verwaltung des Militärs sich befanden, so war doch die den technischen Landesbeamten gestellte Aufgabe eine große und schwierige.

Dieselben hatten in erster Linie die auf das Bauwesen bezughabenden Verhältnisse des Landes zu studiren; dem Baurathe oblag es, die für den Anfang wichtigsten administrativen Verfügungen zur Regelung des Baudienstes, insbesondere jene auf das Straßenwesen bezughabenden auszuarbeiten. Es mussten die Erfordernisse für die Erhaltung und Verbesserung der Straßen aufgestellt und alle jene Maßnahmen vorbereitet werden, welche zu der mit Anfang des Jahres 1880 zu erfolgenden Übernahme der Straßen aus der Militär- in die Civilverwaltung nothwendig waren.

Wenn auch in letzterer Hinsicht seitens der Militärbehörden bereits ein schätzbares Materiale gesammelt war und der Civilverwaltung zur Verfügung stand, so bedurfte dasselbe doch der Vervollständigung und Ergänzung.

Es konnte auch nicht übersehen werden, dass zwar die wichtigsten Hauptlinien des Landes vom Militär fahrbar hergestellt waren, dass aber auch diese noch vielfacher Ergänzungsarbeiten bedurften, und dass eine ganze Reihe von Communicationslinien, welche in erster Linie den Interessen des civilen Verkehres zu dienen hatten, neu zu schaffen waren.

Die Länge des mit Ende des Jahres 1879 bestandenen Netzes an fahrbaren Straßen betrug bei den Hauptlinien 1445·65 *km*, bei den Nebenlinien 537·08 *km*.

Obwohl im Jahre 1880 der Personalstand insoferne etwas erhöht wurde, als für das Baudepartement der Landesregierung noch die Stelle eines Oberingenieurs, eines Ingenieuradjuncten und eines Ingenieurpraktikanten systemisirt wurde, so konnte doch den umfangreichen und nur den Bedürfnissen des Augenblicks Rechnung tragenden Arbeiten von den bei der Civilverwaltung angestellten Ingenieuren nicht entsprochen werden. Es wurden daher im Jahre 1880 der Landesverwaltung seitens der Militärverwaltung Officiere der technischen Truppen zur Verfügung gestellt, welche speciell mit der Aufgabe betraut waren, für einzelne Straßenzüge theils die Leitung der Bauarbeiten zu übernehmen, theils für andere umzubauende Straßen die Projecte auszuarbeiten.

Ferner musste die Ausführung einzelner Straßenbauten, welche aus Landesmitteln gebaut werden sollten, sowie alle aus Landesmitteln herzustellenden, für militärische Zwecke bestimmten Hochbauten der Militärverwaltung ganz überlassen werden.

Selbstredend war die der Landesverwaltung von der Militärverwaltung durch Zuweisung technischer Officiere gewährte Unterstützung nur eine temporäre, welche auch, insoferne es sich nur um die intellectuelle Aushilfe handelte, mit Ende des Jahres 1880 ein Ende nahm.

Im Jahre 1881 musste daher eine weitere Vermehrung des systemisirten technischen Personales eintreten, umsomehr, als auch nebst den Arbeiten zur Verbesserung des Straßenwesens, allmählich an die Verbesserung der in höchst primitivem Zustande sich befindlichen Amtsgebäude geschritten werden musste, die sowohl räumlich unzureichend, als auch für die in denselben amtirenden Beamten gesundheitsschädlich waren.

Durch diesen Zuwachs der in das Hochbaufach einschlägigen Arbeiten wurden die an die technischen Beamten gestellten Anforderungen wesentlich vermehrt, und mit der im Budget des Jahres 1881 erfolgten Systemisirung neuer Stellen, und zwar von 2 Ingenieuren und 1 Ingenieur-Praktikanten beim Bau-Departement der Landesregierung, ferner 6 Ingenieur-Adjuncten und 6 Ingenieur-Praktikanten bei den Kreisbehörden ebenfalls wieder nur dem unabweislichen Bedürfnisse entsprochen.

Der nach dieser Vermehrung zusammen 25 Beamte betragende Personalstand des technischen Beamtenkörpers blieb bis zum Jahre 1884 unverändert.

In diesem Jahre musste der mittlerweile immer mehr vorgeschrittenen Entwicklung des Landes und den hiedurch bedingten gesteigerten Anforderungen an den Baudienst durch eine weitere Vermehrung der technischen Beamten Rechnung getragen werden.

Es wurde beim Baudepartement der Landesregierung die Stelle eines zweiten Oberingenieurs, zweier Adjuncten und eines Werkmeisters neu creirt, der Stand des technischen Personals der Kreisbehörden um 4 Ingenieure und 4 Ingenieur-Adjuncten extra statum und um 1 Ingenieur-Adjuncten vermehrt, hingegen um einen Praktikanten vermindert.

Die Gesammtzahl der technischen Landesbeamten erhöhte sich nach dieser Vermehrung auf 38. Von denselben waren 12 beim Baudepartement der Landesregierung und 26 bei den Kreisbehörden in Verwendung und zwar nach folgender Vertheilung:

Beim Baudepartement 1 Baurath als Leiter des Baudepartements:

Bei der Abtheilung für Straßen- und Wasserbauten:

1 Oberingenieur,
2 Ingenieure,
2 Ingenieur-Adjuncten,
1 Ingenieur-Praktikant,
1 Werkmeister.

Bei der Abtheilung für Hochbauten:

1 Oberingenieur,
1 Ingenieur,
1 Ingenieur-Adjunct,
1 Ingenieur-Praktikant.

Bei den Kreisbehörden:

für den Kreis Sarajevo:
1 Kreisingenieur,
2 Ingenieur-Adjuncten,
1 Ingenieur-Praktikant.

Für die Kreise Mostar, Banjaluka, Travnik, Tuzla:

je 1 Kreisingenieur,
je 1 Ingenieur-Adjunct,
je 1 Ingenieur-Praktikant.

Für den Kreis Bihać:

1 Kreisingenieur und
1 Ingenieur-Adjunct, und nebstdem zur aushilfsweisen Dienstleistung bei den einzelnen Kreisbehörden 4 Ingenieure und 4 Ingenieur-Adjuncten extra statum.

Dieser den damaligen Verhältnissen entsprechende Status blieb auch im Jahre 1885 unverändert. Derselbe konnte jedoch naturgemäß nicht als abgeschlossen betrachtet werden.

Die zunehmende wirtschaftliche Hebung des Landes und die damit in Verbindung stehende Erhöhung der Einnahmsquellen, welche die Verwendung größerer Summen zu Investitionszwecken ermöglichten, bedingten auch eine den Bedürfnissen entsprechende successive weitere Vermehrung des Baupersonales.

Gegen Ende des Jahres 1885 wurde zum Vorstand des Baudepartements ein Regierungsrath berufen, ferner im Jahre 1886 bei der Hochbauabtheilung des Baudepartements die Stelle eines zweiten Ingenieurs creirt, endlich im laufenden Jahre 1887 die Zahl der der Kreisbehörde Mostar ständig zugetheilten Beamten um einen Ingenieur vermehrt, so zwar, dass gegenwärtig die Zahl der im Landesbaudienste definitiv angestellten technischen Beamten 40 beträgt.

Bis zum Jahre 1886 wurden nur die aus Landesmitteln herzustellenden Straßenbauten, insoweit dieselben von der Landesregierung selbst zur Ausführung gelangten, und kleinere Hochbauobjecte in eigener Regie betrieben.

Die Ausführung größerer Hochbauten und Bahnbauten jedoch an Unternehmer vergeben.

Vom Jahre 1886 angefangen fand jedoch der Regiebau auf alle aus Landesmitteln herzustellenden Bauten Anwendung, demzufolge bei der großen Anzahl auszuführender bedeutender Bauobjecte sowohl im Straßen-, wie im Bahn- und Hochbauwesen auch eine namhafte Anzahl von provisorisch aufgenommenen Ingenieuren angestellt und bei diesen Bauten verwendet wurde.

Die stetige Entwicklung des Bauwesens, welches insbesondere seit dem Beginne des Jahres 1884 vom k. und k. gemeinsamen Ministerium in eingehender Weise verfolgt und geleitet wurde, bedingte auch die Berufung eines Fachmannes in das genannte Ministerium und wurde für diesen Zweck im Jahre 1886 eine Ingenieurstelle creirt, welche im Jahre 1887 in eine Oberingenieurstelle verwandelt wurde.

Durch die im Jahre 1885 erfolgte Eröffnung der bosnisch-hercegovinischen Staatsbahn Mostar-Metkovič, deren Betrieb durch die Landesverwaltung selbst geführt wird, entstand ein neuer Zweig der technischen Administration, welcher an anderer Stelle des Näheren erörtert werden soll.

Die beigelegte Tabelle 1 enthält eine Übersicht über das seit dem Jahre 1879 im Landesdienste definitiv angestellte technische Beamten-Personale und die für specielle Zwecke nur provisorisch angestellten Ingenieure; letztere jedoch nur insoweit, als selbe für Straßen oder Hochbauten verwendet wurden, während das für Bahnbauzwecke provisorisch aufgenommene Personale hier nicht in Betracht gezogen ist.

Die erwähnte Tabelle enthält eine Nachweisung der Kosten, welche für diese Zwecke sowohl an Personalgebüren als auch an Reiseauslagen und Amtspauschalien aufgelaufen sind, und endlich die Höhe jener Summen, die in den einzelnen Jahren für die unter Leitung der Landesbaubeamten ausgeführten Bauten, exclusive der Bahnbauten, zur Verausgabung gelangten.

Das aus dieser Zusammenstellung resultirende percentuale Verhältnis zwischen den Kosten der Bauaufsicht und der verausgabten Bausummen inclusive der für die Straßenerhaltung verwendeten Beträge ergab

im Jahre		1879	10·7	Procent
„	„	1880	15·3	„
„	„	1881	10·0	„
„	„	1882	8·9	„
„	„	1883	8·5	„
„	„	1884	10·2	„
„	„	1885	7·9	„
„	„	1886	7·8	„

II. Straßenwesen.

II. Straßenwesen.

1. Beschreibung des Straßennetzes.

Die Hauptaufgabe des zu schaffenden Communicationsnetzes sowohl in militärischer wie in handelspolitischer Beziehung war in erster Linie die Herstellung von Verbindungen der Monarchie mit dem Inneren Bosniens und der Hercegovina. Dieser Aufgabe ist die orographische Beschaffenheit des Landes günstig, nachdem die Hauptflüsse dasselbe auf große Strecken durchziehen und ihren Abfluss an den Grenzen der Monarchie finden; so die Bosna, der Vrbas, die Drina und die Una in die Save; die Narenta in das adriatische Meer. Die Thäler der genannten Flüsse und ihre wichtigsten Seitenthäler tragen daher infolge ihrer günstigen Lage wesentlich dazu bei, den Verkehr und damit den wirtschaftlichen Anschluss der occupirten Länder an die Monarchie zu erleichtern und zu fördern.

Allerdings legen die durch den Gebirgscharakter des Landes bedingten localen Terrainverhältnisse, insbesondere die häufig vorkommenden Defilés der steten Benützung der Thalsohlen für die Anlage der Communicationen, wie selbe im Interesse der Ökonomie des Verkehres wünschenswert wären, oftmals große, mitunter unüberwindliche Schwierigkeiten in den Weg.

Die Straßen müssen dann die Thalsohle verlassen, um den Defilés auszuweichen und können erst dann wieder das Hauptthal aufsuchen, wenn es die technischen Rücksichten erlauben und der Verkehr oder militärische Interessen es bedingen.

Es ist selbstverständlich, dass die den Hauptthälern folgenden Straßen nicht allein wegen der durch dieselben aufgeschlossenen Gebiete, sondern auch wegen ihrer eventuellen Fortsetzung in andere Flussgebiete von Bedeutung sind, von welchem Gesichtspunkte aus in der nachstehenden kurzen Beschreibung der wichtigsten Communicationslinien des Landes die einzelnen durch die Hauptthäler führenden Straßenzüge unter einem mit ihren durch die Anforderungen des Verkehrs bedingten, in andere Flussgebiete reichenden Fortsetzungen zusammen als ein Ganzes dargestellt werden. Die folgende Anführung der Hauptcommunicationslinien enthält nicht allein jene Straßen, welche bereits bestehen, sondern auch solche Strecken in denselben, deren Ausbau mit Rücksicht auf die dermalen bestehenden Bedürfnisse für die nächsten Jahre in Aussicht steht.

Die seit dem Beginne der Occupation hergestellten Straßenverbindungen sind je nach den Mitteln, welche hiefür zu Gebote standen, theils gleich beim Baue nach allen Regeln der Technik vollkommen fach- und zweckgemäß gebaut worden; theils wurden dieselben anfänglich nur als mehr oder minder gute Fahrwege hergestellt und erst später durch allmähliche Verbesserungen, entsprechend den Anforderungen des Verkehrs und der Kategorie, in welcher sie eingereiht sind, vervollkommt.

Derartige provisorische Bauten kommen jedoch nur in den ersten Jahren der Occupation vor, während seit 1884 die Straßen ausnahmslos sofort den aufgestellten Normen entsprechend gebaut wurden.

Um gleichzeitig mit der Aufzählung der Communicationslinien auch eine Darstellung des gegenwärtigen Zustandes und der Praktikabilität derselben zu geben, wird in der folgenden Darstellung angeführt werden, welche Strecken der bestehenden Fahrstraßen noch in größerer Länge reconstruirt werden müssen.

Der Kategorie nach theilen sich die Straßen in Haupt- und Bezirksstraßen und sollen die ersteren hier zunächst behandelt werden.

I. Brod-Sarajevo-Gorazda-Svetloborje.

In erster Reihe ist die im Bosnathale führende Linie zu nennen, weil sie die kürzeste und beste Verbindung der Landeshauptstadt Sarajevo mit den Centren der Monarchie vermittelt.

Besondere Verhältnisse zur Zeit des Einmarsches der österreichisch-ungarischen Truppen brachten es mit sich, dass als Ausgangspunkt für dieselbe nicht die Mündung der Bosna in die Save, sondern die Stadt Brod gewählt worden ist, wodurch allerdings die Praktikabilität dieser Straße insoferne etwas erschwert wurde, als dieselbe, um von Brod aus in das Bosnathal zu gelangen, die Wasserscheide zwischen der Ukrina und der Bosna (300 *m* Meereshöhe) überschreiten musste und erst bei Kotorsko das Bosnathal erreicht.

Auch im ferneren Verlaufe verlässt die Straße mehrmals das eigentliche Thalgebiet, so zwischen Maglaj und und Žepče, zwischen Janjići und Blažuj, hiebei niedere Hügelketten passirend, theils um nicht den Flusswindungen zu sehr zu folgen, theils um den schwerer zu passirenden Defilés auszuweichen. Die bei der ursprünglichen Anlage der Straße erfolgte Umgehung des Bosnathales von Zenica aufwärts bis zur Lašvamündung durch die Führung der Straße über die Vjetrenica (675 *m* Meereshöhe) wurde später beseitigt und die Straße in das Bosnathal gelegt.

Besondere Bedeutung erhält die Straße Brod-Sarajevo noch durch deren Fortsetzung über Gorazda nach Plevlje in das Sandžak Novibazar, welche Linie die kürzeste Verbindung Sarajevos mit den östlichst gelegenen Theilen der occupirten Länder vermittelt. Dieselbe verlässt bei Pod-Vitez das Gebiet der Bosna und erreicht nach Übersteigung des Karolinensattels (1043 *m* Meereshöhe), welcher die Wasserscheide zwischen Bosna und Drina bildet, das Flussgebiet der Drina, respective deren Seitenfluss, die Prača.

Beim Orte Gorazda 86·5 *km* von Sarajevo entfernt, wird die Drina überschritten.

Infolge des schluchtartigen Charakters der in der Strecke zwischen Sarajevo und Gorazda zu passirenden Thäler musste die Straße wiederholt die Thalsohle verlassen.

4 *km* hinter Gorazda verlässt die Straße das Drinathal und erreicht nach Übersteigung des Metalkasattels (1358 *m* Meereshöhe), bei Svetloborje, Plevlje, den an einem Nebenflusse der Drina, der Čehotina, gelegenen Hauptort des Sandžak Novibazar, in welchem Orte die Straße endigt.

Die Länge Brod-Sarajevo beträgt 237·8 *km.* Die Länge Sarajevo-Plevlje beträgt 158·5 *km*, davon entfallen auf die Strecke: Sarajevo-Landesgrenze 118·4 *km*, Landesgrenze-Plevlje 40·1 *km*. Die ganze Route Brod-Sarajevo-Plevlje misst 396·3 *km* und ist durchwegs als Fahrstraße ausgebaut.

II. Metković-Mostar-Sarajevo.

Die zweitwichtigste Verbindung des Landes führt von Metković über Mostar durch das Narentathal aufwärts bis Konjica und von da nach Überschreitung des die Wasserscheide zwischen der Narenta und der Bosna bildenden Ivangebirges nach Sarajevo. Diese Route ist sowohl für die Hauptstadt der Hercegovina wie für die Hauptstadt Bosniens die kürzeste und am leichtesten passirbare Verbindung mit dem Meere. Von Metković aus folgt die Straße bis Tasovčić der Thalebene der Narenta. Von diesem Orte bis zur Ortschaft Buna, 10·8 *km* vor Mostar, verengt sich das Narentathal zu einem Felsdefilé, weshalb die Straße über das circa 245 *m* über der Narenta gelegene Plateau von Domanović geführt wurde, und erreicht wieder bei Buna das Narentathal, um dasselbe erst bei Konjica zu verlassen und in das Trstenicathal einzubiegen, durch welches die Wasserscheide zwischen der Narenta und Bosna, das Ivangebirge (967 *m* Meereshöhe) erstiegen wird.

Die Straße hat von ihrem Endpunkte bis zum Beginne des Aufstieges auf die Wasserscheide den Charakter einer vollkommenen Thalstraße, wodurch selbe gegenüber allen anderen aus Bosnien und der Hercegovina an die Meeresküste führenden Verbindungen für den Verkehr am günstigsten gelegen ist. 17·13 *km* vor Sarajevo mündet die aus der Hercegovina kommende Straße in die Straße Brod-Sarajevo ein, hat bis zu diesem Punkte von Metković aus gemessen eine Länge von 167·50 *km* und ist durchwegs als Fahrstraße ausgebaut.

III. Gradiška-Banjaluka-Travnik-Sarajevo, Gradiška-Banjaluka-Bugojno-Jablanica.

Nächst den Communicationen im Bosna- und Narentathale sind jene im Vrbasgebiete von größter Bedeutung, weil durch dieselben einerseits eine zweite Verbindungslinie der beiden Centren von Bosnien und der Hercegovina mit der Monarchie geschaffen wird und weil dieselben anderseits für den directen Verkehr des wirtschaftlich vorgeschrittenen und sehr productionsfähigen Kreises Banjaluka mit Sarajevo und Mostar unerlässlich sind.

Diese Verbindungen schließen sich in Banjaluka an das Eisenbahnnetz der Monarchie, in Gradiška an die Schiffahrtstraße der Save an. Die die fruchtbare und weit ausgedehnte Vrbasebene durchschneidende 47·70 *km* lange Straße Gradiška-Banjaluka bildet das erste Intervall beider Hauptlinien, deren natürliche Fortsetzung von Banjaluka südwärts durch die Verfolgung des Vrbasthales gegeben wäre. Leider verengt sich das Vrbasthal in der Strecke von Banjaluka bis Jajce zu einem engen Defilé; die Thalgehänge werden oft aus hohen steilen Felslehnen, gebildet, die sich theilweise in gänzlich ungangbare Schluchten verwandeln, so dass wegen der bedeutenden, mehrere Kilometer betragenden Länge dieser Strecken eine Straßenanlage entlang des Flusses nicht gut möglich ist. Die Straße musste daher in der Strecke Banjaluka-Jajce das Vrbasthal verlassen.

Für die Erreichung Sarajevos sind von Banjaluka aus zwei Wege offen. Einerseits bietet das bei Banjaluka in den Vrbas einmündende Vrbanjathal einen hiezu um so günstiger gelegenen natürlichen Weg, als die Straße nach Verfolgung des genannten Thales bis zur Übersetzung der die Wasserscheide zwischen Vrbas und Bosna bildenden Vlasič planina (Sattel 1180 *m* Meereshöhe) durch das Bilathal in das Gebiet der Bosna gelangen kann und die Richtung beider genannten Thäler mit der Luftlinie Banjaluka-Sarajevo nahezu zusammenfällt.

Von dieser Linie ist der im unterem Laufe der Vrbanja gelegene Theil auch für die bei Čelinac abzweigende Transversalverbindung von Banjaluka über Doboj nach Tuzla wichtig und in einer Länge von 28·0 *km* bereits ausgebaut, während die Fortsetzung bis zum Anschlusse an die Straße Travnik-Sarajevo später hergestellt werden soll.

Die zweite Linie, in welcher allerdings auf einem Umwege, die Verbindung von Banjaluka mit Sarajevo hergestellt wird, welche aber insbesondere für die Verbindung mit der Hercegovina wichtig ist, führt von Banjaluka über Čadjavica bis Varcar-Vakuf über das das linke Vrbasufer bildende Gebirgsmassiv der Kragujevac-planina in einer Höhe von durchschnittlich 500—700 *m* über der Sohle des Vrbasthales, sodann von Varcar-Vakuf nach Passirung einer Wasserscheide in das vom Jezero-See ausgefüllte Becken des unteren Plivathales bis Jajce, bei welchem Orte das Vrbasthal wieder erreicht wird.

Von Jajce aus bis Dolnji Vakuf nähert sich der Flusslauf des Vrbas dem Flussgebiete der Bosna.

Um in das letztere zu gelangen, stehen zwei Wege offen; der eine führt durch das 2 *km* oberhalb Jajce in den Vrbas mündende Kreslukthal über die Karaula gora in's Lašvathal nach Travnik, der zweite nach Verfolgung des Vrbasthales bis Dolnji Vakuf durch das Oborcithal über den Komar ebenfalls in's Lašvathal nach Travnik.

Der erstgenannte und zum Beginne der Occupation provisorisch fahrbar gemachte Übergang ist allerdings der kürzeste, die Straße muss jedoch bei der Karaula gora eine absolute Höhe von 1.191 *m* ersteigen; der letztgenannte ist in der Distanz weiter, in Bezug auf die Steigungsverhältnisse jedoch weitaus günstiger, da der in dieser Linie liegende Übergangspunkt am Komar nur 914 *m* absolute Meereshöhe hat, weshalb auch die letztere Route dermalen als die eigentliche Verbindung von Banjaluka mit Travnik, beziehungsweise Sarajevo anzusehen ist.

Von Travnik aus verfolgt die Straße die fruchtbare breite Ebene des Lašvathales und mündet bei Kaonike 27·30 *km* von Travnik entfernt in die Hauptstraße Brod-Sarajevo. Die Länge der ganzen Linie „Gradiška-Banjaluka-Travnik-Kaonike“ beträgt über die Karaula gora 206·44 *km*, über Dolnji Vakuf und den Komar 229·08 *km*.

Beide Linien sind fahrbar.

Die Intervalle von Gradiška bis Banjaluka und von Jajce über Dolnji Vakuf-Travnik bis Kaonike — im letzteren Theile mit Ausnahme des noch zu reconstruirenden 10·5 *km* langen Überganges über den Komar — sind nach der in diesem Jahre noch erfolgenden Eröffnung der Straße Jajce-Dolnji Vakuf vollständig als Hauptstraßen ausgebaut, während die Strecke von Banjaluka bis Jajce nur provisorisch als Fahrstraße hergestellt ist, und noch umgebaut werden muss.

Nach der bei Dolnji Vakuf stattfindenden Abzweigung nach Travnik verfolgt die Straße das Vrbasthal aufwärts über Bugojno bis Gornji Vakuf, hiebei die weitausgedehnte, äußerst fruchtbare Ebene des oberen Vrbasthales (Skoplje) durchschneidend; sodann verlässt die Straße bei Gornji Vakuf das Vrbasthal, um nach Übersetzung der die Wasserscheide zwischen dem Vrbas und der Narenta bildenden Raduša planina (1.123 *m* Meereshöhe) über Prozor, das dem Gebiete der Narenta angehörige Ramathal und endlich die Narenta selbst, sowie die Straße Mostar-Sarajevo 6·5 *km* oberhalb Jablanica zu erreichen.

Durch dieses Straßenintervall wird der directe Verkehr zwischen dem nordwestlichen Bosnien und der Hercegovina vermittelt, welcher mit Rücksicht auf die Productionsfähigkeit beider Landestheile für den Austausch der Producte von größter Bedeutung, nicht minder aber auch militärisch als kürzeste Verbindung zwischen der Hercegovina und dem in Banjaluka endenden Bahnnetze der Monarchie sehr wichtig ist.

Die Länge der Strecke Dolnji Vakuf bis zur Einmündung in die Hauptstraße Mostar-Sarajevo an der Ramamündung beträgt 76·16 *km*. Diese Strecke ist mit Ausnahme des zwar fahrbaren aber noch zu reconstruirenden 6 *km* langen Abstieges vom Maklen nach Prozor als Hauptstraße ausgebaut.

IV. Rača-Bjelina-Zvornik-Vlasenica-Pod-Romanja, einerseits nach Sarajevo, anderseits über Rogatica-Foča-Gacko-Bilek-Trebinje nach Ragusa.

Der die östliche Grenze Bosniens bildende Drinafluss umfasst mit seinem Quellengebiete fast den ganzen östlich gelegenen Theil Bosniens. Als mächtiger Fluss tritt die Drina bei Rača in die Save, in ihrem Unterlaufe von Zvornik an auf bosnischem Gebiete ein sehr fruchtbares, breites Thal bildend; im mittleren und oberen Laufe umschließt das Drinagebiet auch einen Theil der waldreichsten Districte Bosniens.

Diese günstigen wirtschaftlichen Verhältnisse des Drinagebietes sichern an und für sich einer im Drinathale führenden Straße eine hohe wirtschaftliche Bedeutung, welche noch dadurch gesteigert wird, dass die das Drinathal verfolgende Straße nahezu in der Luftlinie der kürzesten Verbindung des östlichen Theiles von Bosnien und des westlichen von Serbien, mit der Hercegovina und dem Hafenplatze Ragusa gelegen ist, und dass daher, insoferne es sich um den Verkehr obgenannter Gebiete zu Lande mit dem Meere, beziehungsweise mit Ragusa handelt, derselbe diese Route einschlagen muss.

Allerdings hat Ragusa seine frühere Bedeutung als Handelsplatz verloren. Für die unmittelbaren Hinterländer behält es jedoch auch jetzt noch als Hafenplatz seine Wichtigkeit, und trotz der stellenweise noch höchst ungünstigen Communicationsverhältnisse ist der Verkehr aus dem östlichen Theile Bosniens, aus dem Sandžak und aus den westlichen Theilen Serbiens mit Ragusa nicht unbeträchtlich.

Endlich ist ein Theil der Drinathalstraße noch als directe Verbindung Sarajevos mit der nordöstlichen Grenze Bosniens von Wichtigkeit.

Von Rača an der Save ausgehend durchzieht die Straße, über Bjelina nach Zvornik führend, bis zu der 14 *km* oberhalb Zvornik gelegenen Einmündung der Drinača in die Drina, das Thal der letzteren.

Ein Nebenzug der Straße verfolgt von der Drinača aufwärts bis Ljubovija noch das Hauptthal und biegt dortselbst nach Srebrenica ab. Der Hauptzug der Straße verlässt aber bei Drinača das eigentliche Drinathal und führt

über Vlasenica auf das Hochplateau der Romanja planina (900—1.000 *m* Meereshöhe), beim Han „Pod-Romanja" einerseits gegen Sarajevo abzweigend, andererseits die Richtung des Hauptthales wieder aufsuchend über Rogatica nach Gorazda und Foča, auf diesem Wege zwei nicht unbeträchtliche zwischen Rogatica und Gorazda gelegene Höhen übersetzend.

Von Foča aufwärts führt die Linie durch das Sudjeskathal zum Cemernosattel (1.280 *m* Meereshöhe), der Wasserscheide zwischen der Save und dem adriatischen Meere, und setzt sich von dort über Gacko-Bilek-Trebinje bis Ragusa fort.

Theils der von der Luftlinie zu weit abweichende Lauf der Drina, theils die stellenweise vorkommenden Terrainschwierigkeiten für den Bau und endlich auch die gegenüber Serbien zu sehr exponirte Lage einer fortwährend entlang der Drina, angesichts der serbischen Grenze führenden Straße, bedingen von Drinača an bis Gorazda die vorstehend skizzirte Abweichung der Straßenführung vom Flusslaufe der Drina.

Von der ganzen 441·02 *km* langen Linie „Rača-Zvornik-Pod-Romanja-Gorazda-Foča-Gacko-Bilek-Trebinje-Ragusa" sind dermalen die Theilstrecken:

Rača-Vlasenica	122·12 *km*
Gorazda-Foča	33·50 „
Gacko-Ragusa	108·20 „

als Hauptstraßen ausgebaut.

Die Strecke Rogatica-Gorazda ist ebenfalls fahrbar und dem Tracé nach vollkommen entsprechend, jedoch haben hievon 25 *km* (von Rogatica bis zum Jabukasattel) nicht die für eine Hauptstraße nöthige Breite.

Am Jabukasattel mündet die in der Richtung Rogatica-Gorazda führende Straße in die Straße Sarajevo-Gorazda-Svetloborje ein.

An dem Ausbau des noch nicht fahrbaren Intervalles von Vlasenica bis Pod-Romanja wird dermalen gearbeitet, während der Ausbau des Intervalles Foča-Gacko einer späteren Zeit vorbehalten wird.

Von der beim Han Pod-Romanja nach Sarajevo abzweigenden Fahrstraße bedarf noch, nach Beendigung der im laufenden Jahre im Baue befindlichen 5·7 *km* lange Theilstrecke vom Han Sumbulovac bis zur Einmündung in die Hauptlinie Sarajevo-Plevlje, der 12 *km* lange Aufstieg von Han Sumbulovac über Mokro nach Han-Romanja der Reconstruction.

Von Rogatica führt über Višegrad-Uvac die Verbindung in das Sandžak Novibazar nach Priboj, welche wegen ihrer militärischen Wichtigkeit bis zum vollständigen Ausbau der Straße Sarajevo-Gorazda-Plevlje zu den Hauptlinien gezählt, seit der Vollendung der vorgenannten Straße aber zu den Bezirksstraßen eingereiht wurde. Von dieser Verbindung ist die Strecke Rogatica-Višegrad als Fahrstraße gebaut, bedarf jedoch in einzelnen Strecken der Reconstruction, ebenso die gegenwärtig fahrbare Theilstrecke Višegrad-Uvac.

V. Novi-Bihać.

Als letzte durch die Verfolgung der Hauptthäler gegebene Communicationslinie ist jene im Unathale von Bihać nach Novi zu nennen, durch welche der nordwestliche Theil von Bosnien durch den Anschluss bei Novi in Verbindung mit dem Bahnnetze der Monarchie gelangt, und welche bei Zavalje an das Straßennetz Croatiens anschließt.

Von Novi aus führt die Straße durch das fruchtbare Unathal über Otoka nach Krupa, und muss dort das Thal verlassen, um dem zwischen Krupa und Bihać gelegenen Defilé der Una auszuweichen. Bei Bihać wird das Unathal wieder erreicht und dann noch 4 *km* aufwärts verfolgt.

Mit dieser als Hauptstraße hergestellten 68 *km* langen Verbindung werden die fruchtbarsten und ausgedehntesten Partien des Unathales, so insbesondere die Ebene bei Bihać, dem Verkehre erschlossen.

Nebst diesen vorbeschriebenen Hauptverkehrslinien sind für den Verkehr noch eine Reihe anderer von Bedeutung, deren Hauptrichtung durch die Communicationsverhältnisse im Lande und der angrenzenden Theile der Monarchie gegeben ist und welche in folgendem kurz skizzirt werden.

VI. Travnik-Livno-Spalato.

Nächst Metković und Ragusa ist Spalato der den occupirten Ländern zunächst wichtige Verkehrspunkt am adriatischen Meere.

Die Verbindung dieses Hafens mit dem Inneren Bosniens ist für die Entwicklung dieses Landes von grosser Wichtigkeit.

Der einzige diesem Interesse schon heute dienende Straßenzug schließt bei Bugojno an die schon vorbeschriebene im Vrbasthale führende Straße an, ersteigt das zwischen dem Vrbasthale und dem Becken von Livno in circa 1.000 *m* Meereshöhe gelegene Gebirgsmassiv, berührt auf denselben die Hochebene von Kupreš und senkt sich nach Überschreitung der Borova glava (1.234 *m* Meereshöhe) in das fruchtbare Becken von Livno (714 *m* Meereshöhe), welches auf eine Länge von 12 *km* durchzogen wird, um dann gegen den Prolog (1.175 *m* Meereshöhe) bei Vaganj wieder aufzusteigen.

Von der Höhe des Prolog, welcher die Grenze zwischen Bosnien und Dalmatien bildet, senkt sich die Straße in das Becken von Sinj (300 *m* Meereshöhe), durchzieht dasselbe auf 5 *km* Länge und erreicht sodann nach Übersteigung der zwischen Sinj und Spalato hinziehenden Gebirgskette der Mostor planina (343 *m* Meereshöhe) die Hafenstadt Spalato.

Die Überschreitung von vier ziemlich bedeutenden Höhenzügen zwischen Travnik, beziehungsweise Sarajevo, und Spalato macht den Verkehr auf dieser Route allerdings beschwerlicher, als jenen auf der Verbindung mit Metković; doch werden diese Erschwernisse durch die kürzere Distanz, welche diese Straße für die Verbindung eines großen Landestheiles mit dem Meere bildet, aufgewogen.

Die Länge der Straßenlinie von Sarajevo nach Spalato beträgt 272·41 *km*; von der Station Janjići der k. k. Bosna-Bahn bis Spalato 215·11 *km*; von Banjaluka nach Spalato 269·12 *km*.

Die Länge der Linie Bugojno-Livno-Landesgrenze beträgt 95·15 *km*.

Diese Strecke ist allerdings durchwegs fahrbar, es müssen jedoch größere Partien der bestehenden Straße, und zwar im Intervall Bugojno-Livno und im Aufstiege zum Prolog in einer Gesammtlänge von 64 *km* wegen ihren abnormalen Steigungen umgelegt werden, welche Umlegungen im laufenden Jahre am Prolog begonnen wurden.

VII. Mostar-Ljubuški-Vrgorac.

Eine weitere, besonders militärisch wichtige Verbindung mit dem adriatischen Meere bildet die von Mostar über Ljubuški-Vrgorac gegen den Hafen Makarska führende Linie, welche allerdings nach der Sicherstellung des Bahnbaues Mostar-Metković an Bedeutung verlor, und deshalb aus der Kategorie der Hauptstraßen ausgeschieden und in die der Bezirksstraßen eingereiht wurde.

Die Länge dieser als Hauptstraße ausgebauten Linie beträgt von Mostar bis zur Landesgrenze 47 *km* bis Makarska rund 100 *km*.

In Anbetracht der grossen Wichtigkeit, welche die Herstellung von Communicationslinien aus Bosnien an die Häfen des adriatischen Meeres für den Handel, und die Verwertung der reichen Naturschätze Bosniens besitzt, ist dermalen noch einer weiteren von Varcar Vakuf über Preodac, Grahovo, Knin nach Spalato führende Verbindung zum Gegenstande eines eingehenderen Studiums gemacht worden.

VIII. Tuzla-Lopare, einerseits Brečka, anderseits Bjelina.

Für das wirtschaftlich sehr günstig situirte Centrum des Kreises Tuzla ist eine Communication, welche Tuzla auf dem kürzesten Wege mit einer Haupthandelsstraße verbindet, von größerer Bedeutung.

Diese kürzeste Verbindung wird durch die Straße Tuzla-Brčka hergestellt, welche bei Brčka nicht allein an den Schiffahrtsweg der Save, sondern auch an das Eisenbahnnetz der Monarchie anschließt.

Die Länge dieser durchwegs als Hauptstraße ausgebauten Verbindung beträgt von der Abzweigung bei Siminhan von der Straße Tuzla-Zvornik 50·47 *km*.

Beiläufig im ersten Drittel der Straße Tuzla-Brčka bei Han Lopare zweigt die directe Verbindung von Tuzla nach Bjelina, über Han Zabrdje führend ab, welche bei Sulinhan 4 *km* von Bjelina in die Straße Bjelina-Brčka mündet.

Die Länge der Strecke Lopare-Bjelina beträgt 50·48 *km*, hievon sind, abgesehen von der dem Straßenzuge Bjelina-Brčka angehörenden 4 *km* langen Strecke, 17·56 *km* bis Zabrdje bereits fahrbar, während der Rest, d. i. die Strecke Zabrdje-Lopare (28·92 *km*), noch ausgebaut werden muss.

IX. Mostar-Nevesinje-Gacko.

Diese aus dem Inneren der Hercegovina gegen die montenegrinische Grenze führende Straße vermittelt die Verbindung der aus Bosnien über Gacko nach Ragusa führenden Straße mit Mostar und eröffnet dem zwar hoch gelegenen aber trotzdem sehr ertragreichen Plateau von Nevesinje (900 *m* Meereshöhe), sowie dem Plateau von Gacko (960 *m* Meereshöhe) einen Ausfuhrsweg zur Eisenbahn Mostar-Metković. Diese Straße hat überdies auch als Verbindung von Mostar gegen die montenegrinische Grenze militärische Wichtigkeit.

Dieser Straßenzug in einer Gesammtlänge von 90·5 *km* ist als Hauptstraße angelegt, und bedarf nur noch auf eine Länge von 11·7 *km* zwischen Mostar und Nevesinje einer Reconstruction.

X. Domanović-Stolac-Plana.

Als zweite aus dem Inneren der Hercegovina gegen die montenegrinische Grenze führende Transversallinie dient die Verbindung Domanović-Stolac-Plana, welche anfänglich ihrer ganzen Länge nach als Hauptlinie betrachtet, jedoch mit Rücksicht auf den in der Folge beschlossenen Ausbau der Straße Mostar-Nevesinje-Gacko als minder wichtig mit Ausnahme des Intervalls Domanović-Stolac in die Kategorie der Bezirksstraßen eingereiht

wurde. Die 17·8 *km* lange Strecke zwischen Domanović und Stolac verblieb jedoch wegen des starken Verkehres auf derselben in der Kategorie der Hauptstraßen.

Mit Ausnahme des Aufstieges bei Predol aus dem Bregavathale zum Plateau Dabar und des Aufstieges bei Divin, beide zusammen 6 *km* lang, welche wegen ihrer großen Steilheit noch umgelegt werden müssen, ist die ganze 64·9 *km* lange Verbindung als Fahrstraße ausgebaut.

XI. Nevesinje-Ulog-Kalinovik-Foča.

Von der Linie Mostar-Nevesinje-Gacko zweigt 12 *km* von Nevesinje gegen Gacko die directe Verbindung Mostars mit Foča ab, welche Stadt als Handelscentrum für das südliche Bosnien und für das Sandžak Novibazar von Wichtigkeit ist.

Die in Rede stehende Verbindung hat auch in politischer wie in militärischer Beziehung eine besondere Bedeutung, da durch dieselbe die bei politischen und kriegerischen Wirren von den aufständischen Elementen als Zufluchtsstätten benützten oberen Theile des Narentathales und das Hochplateau der Zagorije ihrer bisherigen Unwegsamkeit entzogen werden.

Die Länge der ganzen Verbindung von der Abzweigung der Straße Nevesinje-Gacko bis Foča beträgt 90·45 *km*; in derselben besteht dermalen nur ein gut practicabler Reitweg der von Kalinovik bis Foča fahrbahr ist.

Die projectirte Fahrstraße, deren Herstellung für die nächste Zukunft geplant ist, steigt aus dem Zalomskathale (900 *m* Meereshöhe) auf das Hochplateau der Morinje (1.200 *m* Meereshöhe), fällt von demselben bei Obrnje (1.147 *m* Meereshöhe) in das Thal der Narenta, übersetzt diese bei Ulog (900 *m* Meereshöhe), und steigt sofort auf das Hochplateau von Zagorije, welches sie, das befestigte Lager bei Kalinovik (1.100 *m* Meereshöhe) berührend, bei der Vratlo-Karaula (1.184 *m* Meereshöhe) verlässt, um in's Drinathal (388 *m* Meereshöhe) nach Foča abzufallen.

XII. Banjaluka-Doboj-Tuzla-Zvornik.

Durch diese Linie wird im Inneren Bosniens eine Seitenverbindung zwischen den drei Hauptthälern und zwar des Vrbas, der Bosna und der Drina hergestellt und damit für den größten Theil Nordbosniens eine Transversallinie geschaffen, durch welche die Kreise Banjaluka und Tuzla untereinander und mit der k. k. Bosna-Bahn in Verbindung gelangen.

Die Straße zweigt beim *km* 14 bei Čelinac (194 *m* Meereshöhe) von der im Vrbanjathale nach Süden führenden Straße ab, führt durch das Jošavkathal über Snijegotina, übersetzt die niedere Wasserscheide zwischen dem Vrbas und der Bosna (435 *m* Meereshöhe), tritt dann in das Gebiet der Ukrina, von da durch das Lukavacthal über die secundäre niedere Wasserscheide bei Pribenič (376 *m* Meereshöhe) in das Thal der Mala-Usora und durch dieses — später durch das Velika-Usora- in das Bosnathal, wo sie 5·62 *km* von Doboj südwärts in die Hauptlinie Brod-Sarajevo einmündet.

3 *km* unterhalb Doboj verlässt diese Verbindung das Bosnathal und führt durch das Spreča- und Jalathal an Dolnji-Tuzla und der Saline bei Siminhan vorbei gegen die serbische Grenze nach Zvornik, in dieser Strecke, die die Wasserscheide zwischen Bosna und Drina bildende Majevica am Snagova-Sattel (486 *m* Meereshöhe) überschreitend.

Die Länge der Verbindung Banjaluka-Doboj über Snijegotina beträgt 109·7 *km*; von Doboj bis Zvornik 126·3 *km*.

In der erstgenannten Verbindung sind die Intervalle Banjaluka-Čelinac, Teslić-Doboj nebst der der Straße Brod-Sarajevo angehörigen Strecke bereits als Fahrstraße ausgebaut; 10 *km* sind gegenwärtig in Bau und 53·7 *km* müssen noch ausgebaut werden.

Die Verbindung Doboj-Zvornik ist durchaus als Fahrstraße ausgebaut; die noch nothwendig gewesene Verlegung des Überganges über die Čaklavica ist gegenwärtig in der Länge von 10·8 *km* in Bau begriffen.

XIII. Han Čadjavica-Ključ-Petrovac-Bihać.

Die obgenannte Route, welche beim Han Čadjavica in die Hauptstraße Banjaluka-Travnik-Kaonike einmündet, vermittelt die kürzeste directe Verbindung des Kreises Bihać mit Sarajevo.

Vom Han Čadjavica (760 *m* Meereshöhe) senkt sich die Straße in das Sanathal (267 *m* Meereshöhe), passirt die Bezirksstadt Ključ, steigt dann auf ein circa 850 *m* hohes, vom Westen gegen Osten sich hinziehendes Hochplateau, von welchem sie nach Berührung der Bezirksstadt Petrovac in das Unathal nach Bihać (224 *m* Meereshöhe) abfällt.

Diese ganze 112·53 *km* lange Route ist auch noch dermalen zum großen Theile nur nothdürftig fahrbar, und bedarf deshalb fast durchwegs eines gründlichen Umbaues. Nur dem nächst Bihać gelegenen 10 *km* langen Intervall kann der Charakter einer Hauptstraße beigemessen werden.

XIV. Tasovčić-Čapljina und Zufahrtsstraßen zur Bahn Doboj-Siminhan.

Schließlich sei noch der nur 1·1 *km* langen Verbindungsstraße gedacht, welche die an der Bahn Mostar-Metković gelegene Station Čapljina mit der Hauptstraße Mostar-Metković beim Orte Tasovčić verbindet.

In die Kategorie der Bahnhof-Zufahrtsstraßen gehören auch die kurzen, zusammen nur 1·67 *km* messenden Straßenstücke, welche die Stationen der Doboj-Siminhaner Bahn mit der in nächster Nähe und parallel mit derselben führenden Hauptstraße Doboj-Tuzla verbinden.

Mit den vorangeführten Communicationslinien ist das Hauptstraßennetz Bosniens und der Hercegovina, wie dasselbe den Verkehrsbedürfnissen der nächsten Zukunft wohl entspricht, geschildert.

Dieses Netz erhält durch die von den Hauptlinien nach den Bezirksstädten und nach exportfähigen Gegenden abzweigenden Seitenlinien, ferner durch die Verbindung der in der Nähe der Grenze liegenden Städte mit den nächstgelegenen Communicationslinien und Städten der Monarchie seine Vervollständigung. Durch diese Seitenlinien, welche zumeist in die Kategorie der Bezirksstraßen einreihen, werden die einzelnen Städte und Gegenden des Landes, insoferne dieselben von den Hauptlinien nicht schon berührt werden, für den Verkehr eröffnet.

Sie bilden daher einen sehr wichtigen Bestandtheil des Communicationsnetzes des Landes. Im Nachstehenden sollen die bedeutenderen dieser Bezirksstrassen angeführt werden, deren Reihenfolge in der Anführung jedoch nicht als Maßstab für die größere oder geringere Wichtigkeit derselben anzusehen, sondern nur durch die territoriale Eintheilung des Landes bedingt ist.

Bei jenen Communicationslinien, welche außer den obgenannten allgemeinen Zwecken noch speciellen Zwecken dienen, wird dies in der nachfolgenden Aufzählung besonders hervorgehoben.

Im Kreise Sarajevo.

1. Sarajevo-Visoko-Kakanj-Doboj. Die Verbindung zweigt 5 *km* von Sarajevo gegen Brod von der Hauptstraße Brod-Sarajevo ab, und ist von dieser Abzweigung 60 *km* lang; dieselbe ist durchwegs fahrbar, muss jedoch auf eine Länge von circa 40 *km* reconstruirt werden.

2. Fojnica-Kiseljak-Visoko. Die durchwegs fahrbare Verbindung mündet 3·32 *km* von Kiseljak gegen Brod in die Hauptstraße Brod-Sarajevo und beträgt die Länge des Intervalles von Fojnica bis zur Einmündung in die Hauptstraße 15·84 *km*; ferner die Länge von Kiseljak nach Visoko 15·18 *km*. Beide Intervalle sind durchwegs als Bezirksstraßen gebaut.

3. Rogatica-Višegrad-Uvac. 77·33 *km*. (Wurde bereits bei den Hauptcommunicationen besprochen.)

4. Stabujahan-Vareš-Duboštica, 47·85 *km* lang; wichtig für die Ausfuhr der in Vareš und Duboštica gewonnenen Eisen- und Chromerze zu der nächst dem Stabujahan befindlichen Station Podlugovi der k. k. Bosna-Bahn. Die ganze Strecke ist durchwegs fahrbar und als Bezirksstraße gebaut.

Im Kreise Mostar.

5. Stolac-Divinsattel-Plana bis zum Anschlusse an die Hauptstraße Gacko-Trebinje-Ragusa. (Wurde bereits bei den Hauptcommunicationen besprochen.)

6. Stolac-Ljubinje-Ravno-Slano. Wichtig als directe Verbindung von Stolac, insbesondere aber des Bezirkes Ljubinje mit dem dalmatinischen Hafenorte Slano.

Diese Linie ist von Stolac bis Ljubinje 19 *km* fahrbar, muss jedoch wegen abnormaler Steigung gänzlich umgebaut werden.

Von Ljubinje bis Slano besteht nur ein Reitweg, dessen successive Umwandlung in eine Bezirksstraße auf hercegovinischem Gebiete bereits in Angriff genommen ist, wovon mit Ende dieses Jahres 4 *km* als Bezirksstraße ausgebaut sein werden.

Die ganze Länge Stolac-Slano beträgt 44 *km*, wovon circa 3 *km* in Dalmatien gelegen sind.

7. Imoski-Ljubuški-Čapljina. Wichtig als Verbindung des äußerst fruchtbaren Beckens von Ljubuški und des Imoski-polje mit der Bahnstation Čapljina; für den Bezirk Ljubuški auch deshalb von Bedeutung, weil dieselbe den langgestreckten Bezirk vollständig durchschneidet und denselben einerseits mit der in Dalmatien liegenden Stadt Imoski, anderseits mit der Bahn verbindet.

Die Länge von Čapljina bis Ljubuški beträgt 17·5 *km*. Diese Strecke ist als Bezirksstraße gebaut. Das zweite Intervall Ljubuški-Imoski ist 44·9 *km* lang, wovon circa 40 *km* auf hercegovinisches Gebiet fallen. Von dieser letzteren Strecke waren mit Ende des Jahres 1886 15 *km* von Ljubuški aus als Bezirksstraße hergestellt und sind dermalen 4·5 *km* in Bau begriffen.

Der Rest der Verbindung ist noch Reitweg, dessen Umwandlung in eine Bezirksstraße successive durchgeführt wird. Das in Dalmatien liegende Stück von der Grenze bis Imoski besteht bereits als Fahrstraße.

8. Mostar-Ljubuški-Vrgorac (bereits bei den früher geschilderten Verkehrsrouten besprochen).

Im Kreise Tuzla.

9. Tuzla-Kladanj-Olovo-Čevljanović-Sarajevo. 145·26 *km* lang. Wichtig als directe Verbindung der Städte Sarajevo, Tuzla und Kladanj untereinander und für die Holzausfuhr aus der Romanja planina.

Die Verbindung zweigt von der Hauptstraße Doboj-Tuzla circa 3 *km* vor Tuzla ab und mündet bei Vogošća, 16·5 *km* von Sarajevo entfernt, in die Bezirksstraße Sarajevo-Visoko. Von der zwischen den beiden vorgenannten Straßen liegenden 125·26 *km* langen Strecke liegt ein Theil zwischen Olovo und Sarajevo im Kreise Sarajevo.

Die Strecke Tuzla-Kladanj ist fahrbar und hievon sind 31·21 *km* als Bezirksstraße ausgebaut und 11·35 *km* im Jahre 1887 im Bau begriffen, während der 9·3 *km* lange Abstieg vom Han Malošić nach Kladanj noch der Reconstruction bedarf.

Von Kladanj nach Olovo (25·2 *km*) besteht ein zur Noth fahrbarer Reitweg; von Olovo über Čevljanović bis Vogošća führt nur ein Saumweg. In der Strecke Čevljanović-Vogošća ist seit dem Jahre 1885 für die Erzausfuhr aus den Bergwerken in Čevljanović eine Bergbahn im Betriebe.

10. Bjelina-Brčka-Šamac-Dervent-Dubočac; lang 155·02 *km*, durchwegs fahrbar, wichtig als Uferstraße entlang der Save besonders zur Zustreifung von landwirtschaftlichen Erzeugnissen der fruchtbaren Posavina zu den Landungsplätzen der Dampfschiffahrt.

Diese Verbindung ist in ihrer größeren Länge als Bezirksstraße ausgebaut, bedarf jedoch noch in einzelnen Strecken der Reconstruction.

11. Brčka-Gračanica-Maglaj. Wichtig als Verbindung der beiden letzgenannten Orte mit dem Landungsplatze „Brčka" der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die ganze Straße ist durchwegs fahrbar; es müssen jedoch noch die Intervalle Maglaj-Gračanica (38·48 *km*) und Gračanica-Srnice (22 *km*) umgebaut werden.

12. Šamac-Srnice, lang 35·41 *km*, wichtig als Verbindung der Bezirkshauptorte Gradačac und Gračanica mit dem Landungsplatze Šamac der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Durchwegs fahrbar; das 12·48 *km* lange Intervall Gradačac-Srnice muss jedoch noch zum Theile umgebaut werden.

13. Drinača-Ljubovija-Srebrenica 38·5 *km* lang, durchwegs als Bezirksstraße gebaut und, wie schon bei Besprechung der im Drinathale führenden Hauptcommunicationslinie erwähnt, wichtig als Fortsetzung der von Rača kommenden, bei Drinača nach Vlasenica einbiegenden Hauptstraße.

14. Bjelina-Sulinhan-Zabrdje-Koraj-Čelić. Von der Abzweigung von Sulinhan bis Čelić 34·5 *km* lang. Bereits unter Nr. VIII der vorstehenden Aufzählung der Communicationslinien wurde der directen Verbindung von Tuzla nach Bjelina, als einer Hauptcommunicationslinie Erwähnung gethan, welche jedoch die über Lopare führende directe Route einzuschlagen hätte.

Von der in Rede stehenden Communicationslinie fällt die Strecke Sulinhan-Zabrdje mit der genannten Hauptverbindungslinie zusammen.

Nachdem das Intervall Lopare-Zabrdje jedoch noch nicht ausgebaut ist, wird die Strecke Sulinhan-Zabrdje dermalen noch zu den Bezirksstraßen gezählt.

Die ganze Linie ist fahrbar und die 4·96 *km* lange Strecke Čelić-Koraj als Bezirksstraße gebaut. Die 7·98 *km* lange Strecke Koraj-Zabrdje bedarf der Reconstruction, während die 21·56 *km* lange Strecke Zabrdje-Sulinhan für eine Bezirksstraße wohl genügt, für eine Hauptstraße aber reconstruirt werden muss.

15. Gradačac-Modrić-Šamac. 35·12 *km* lang, als Bezirksstraße gebaut, vermittelt die Verbindung des bedeutenden Ortes Modrić einerseits mit dem Bezirksorte Gradačac, anderseits mit der Dampfschiffstation Šamac.

Im Kreise Travnik.

16. Livno-Glamoč. 35·88 *km* lang, als Bezirksstraße ausgebaut.

17. Šuica-Županjac-Posušje-Širokibrieg-Mostar. 108·3 *km* lang, hievon 17·5 *km* von Županjac bis Šuica fahrbar; 7 *km* von Županjac gegen Posušje befinden sich in Bau, die übrige Strecke ist dermalen noch Reitweg. Diese Linie ist wichtig als Verbindung des mittleren Theiles von Westbosnien mit der Hercegovina.

18. Žepče-Novi-Šeher-Tešanj-Prnjavor. Diese Verbindung zweigt 8·3 *km* von Žepče gegen Maglaj von der Hauptstraße Brod-Sarajevo ab und ist von diesem Abzweigungspunkte bis Prnjavor circa 72 *km* lang. Hievon ist die Strecke: Abzweigung von der Hauptstraße Brod-Sarajevo bis Novi-Šeher (5·1 *km*) Bezirksstraße, die anschließende Strecke (circa 18 *km*) bis Tešanj nur Reitweg; von Tešanj bis zur Ukrinabrücke bei Dragolovce (31·5 *km*) ist der Weg zwar fahrbar, muss aber umgebaut werden. Die darauffolgende Anschlusstrecke bis Prnjavor ist hingegen wieder als Bezirksstraße gebaut.

Die Strecke Tešanj-Prnjavor liegt bereits im Kreise Banjaluka.

Im Kreise Banjaluka.

19. Tešanj-Doboj. Diese Verbindung mündet 5·62 *km* von Doboj gegen Sarajevo in die Hauptstraße Brod-Sarajevo.

Bis zur Einmündung beträgt die Länge der Bezirksstraße von Tešanj aus 13·94 *km*. 5·4 *km* dieser Verbindung fallen mit dem Hauptstraßenzuge Banjaluka-Doboj zusammen und sind dermalen als Hauptstraße in Bau. Die restlichen 8·54 *km* sind zwar fahrbar, müssen aber reconstruirt werden.

20. Banjaluka-Klašnice-Prnjavor-Dervent. Diese durchwegs fahrbare Verbindung zweigt 15·94 *km* von Banjaluka gegen Gradiška von der Hauptstraße Banjaluka-Gradiška ab.

Von diesem Abzweigungspunkte bis Dervent beträgt die Länge 67·82 *km* und sind hievon 31 *km* als Bezirksstraße hergestellt; von der übrigen noch umzubauenden Strecke sind gegenwärtig 17 *km* in Bau.

21. Bosnisch Kostajnica-Novi-Banjaluka. Die durchwegs fahrbare Verbindung mündet 4·74 *km* von Banjaluka entfernt in die Hauptstraße Banjaluka-Gradiška ein.

Vom Abzweigungspunkte bis Kostajnica beträgt die Länge 109·48 *km*.

Hievon bedarf die 39 *km* lange Strecke Kozarac bis zur vorgenannten Hauptstraße der Reconstruction, während der übrige Theil als Bezirksstraße gebaut ist.

Die Straße ist als Verbindung der nächst der Bahn Banjaluka-Sissek gelegenen Ortschaften mit den Bahnstationen von Bedeutung.

22. Bosnisch-Kostajnica-Dubica-Gradiška. Lang 62·2 *km*. Hievon ist die Strecke Kostajnica-Dubica (23 *km*) als Bezirksstraße gebaut, und sind weitere 16 *km* gegenwärtig im Bau, die übrige Strecke entspricht jedoch nicht den Bedingungen einer Bezirksstraße, sondern ist nur ein Fahrweg.

Entlang der Save durch deren fruchtbare Niederung führend, ist diese Verbindung für die an ihr liegenden zahlreichen Ortschaften von Wichtigkeit.

23. Prnjavor-Kobaš. Die Verbindung zweigt 13·6 *km* von Prnjavor gegen Dervent entfernt von der Bezirksstraße Prnjavor-Dervent ab, ist von dieser Abzweigung bis Kobaš 20·35 *km* lang und als Bezirksstraße gebaut.

Dieselbe vermittelt den directen Anschluss des Bezirkes Prnjavor mit dem Schiffahrtswege der Save und der in Bau befindlichen Bahn Sunja-Brod.

Im Kreise Bihać.

24. Prijedor-Sanskimost-Ključ. Die Verbindung zweigt von der Hauptverbindung Ključ-Petrovac ab, ist von Ključ bis Prijedor 70·72 *km* lang und durchwegs fahrbar.

Die 23·32 *km* lange Strecke von der Sanabrücke bei Vrhpolje bis Ključ muss noch reconstruirt werden.

25. Krupa-Palanka-Sanskimost, lang 64·03 *km*. hievon sind 25·5 *km* als Fahrstraße gebaut, der Rest der Verbindung dermalen in Bau.

26. Krupa-Cazin-Posječeni-Kamen, lang 40·75 *km* durchwegs fahrbar, muss aber nahezu ganz umgebaut werden.

27. Bihać-Cazin-Maljevac, lang 62·58 *km*, durchwegs fahrbar, muss aber ebenfalls nahezu ganz umgebaut werden.

28. Oblaj-Vranograc-Otoka-Krupa-Vrtoče-Kulen Vakuf-Boričevac, lang 119·29 *km*. Diese Route hat, abgesehen von der localen Bedeutung für die von ihr durchzogenen Gegenden, welchen sie die Verbindung mit dem angrenzenden Croatien eröffnet, auch eine besondere Wichtigkeit für den allgemeinen Verkehr, indem dieselbe eine wesentliche Abkürzung für den Verkehr aus der Lika mit dem nördlichen Croatien bildet.

Die Theilstrecken Oblaj-Vranograc, 10 *km*, Otoka-Krupa, 10·94 *km*, als Intervall der Hauptstraße Novi-Bihać welches in dieser Verbindung liegt, sind als Fahrstraße ausgebaut.

Die ersten 7 *km* des Intervalles von Krupa nach Vrtoče, welche mit der Verbindung Krupa-Palanka zusammenfallen und das 4·8 *km* lange Intervall Kulen Vakuf bis zur croatischen Grenze bei Boričevac, sowie die in Croatien liegende, circa 2 *km* lange Anschlussstrecke bis Boričevac werden in diesem Jahre als Bezirksstraße ausgebaut. Die Strecken Vranograc-Otoka 39 *km*, und Vrtoče-Kulen Vakuf 15·55 *km* sind dermalen zwar fahrbar, müssen aber noch größtentheils umgebaut werden; die 30 *km* lange Strecke von der Abzweigung der Straße Krupa-Palanka bis Vrtoče ist noch nicht fahrbar.

2. Robot.

Das wichtigste Hilfsmittel, welches der Landesverwaltung für die Herstellung und Erhaltung des Communicationsnetzes geboten ist, besteht in der durch das ottomanische Gesetz vom 18. Džemaziul 1286 (18. März 1869) vorgesehenen Verpflichtung der Bevölkerung zur Leistung der Naturalarbeit für Staatszwecke.

Von dieser Verpflichtung waren, wie in der I. Abtheilung angeführt, nur die Geistlichkeit aller Confessionen die Lehrer, alle körperlich Gebrechlichen, die im stehenden Heere dienenden Personen und die Zapties enthoben; alle diese jedoch nur für ihre Person, nicht aber auch für ihre Zug- und Tragthiere.

Den zur Robot Verpflichteten war es gestattet, Ersatzmänner zu stellen, oder statt der ihnen auferlegten Arbeit eine Entschädigung zu leisten.

Die weiteste Entfernung von der Arbeitsstelle, auf welche die Robotpflichtigen zur Arbeit herangezogen werden konnten, war mit 12 Gehstunden fixirt, und wurde die für den Hin- und Rückweg verwendete Zeit in die abzuleistende, gesetzlich vorgeschriebene Arbeitszeit eingerechnet.

Nach Maßgabe der in jeder Stadt und jedem Dorfe vorhandenen Anzahl von Robotpflichtigen und mit Rücksicht auf das Arbeitserfordernis wurde der betreffenden Stadt oder dem Dorfe ein entsprechendes Stück der neu zu bauenden oder zu erhaltenden Straße zur Ausführung der erforderlichen Arbeiten zugewiesen.

Durch dieses ottomanische Gesetz stand der Landesverwaltung für Staatszwecke eine sehr bedeutende unentgeltliche Arbeitskraft zur Verfügung.

Nach den Ergebnissen der Aufnahmen des Jahres 1879 betrug die Anzahl der robotpflichtigen männlichen Bevölkerung 254.269, jene der robotpflichtigen Thiere 178.876.

Dies ergab bei Annahme von 20 bis 30 Arbeitstagen in 5, oder 4 bis 6 Arbeitstagen in einem Jahre,

per Jahr 1,300.774 Menschenarbeitstage
874.113 Thierarbeitstage.

Allerdings war die Bevölkerung zur Zeit der Occupation an eine strenge Handhabung des Robotgesetzes nicht gewöhnt, da in den, der Occupation vorhergegangenen politischen Wirren das Straßenwesen überhaupt gänzlich in Verfall gerieth, und nur sehr wenige Communicationslinien soweit in Stand gehalten wurden, dass dieselben den primitivsten Anforderungen genügten.

Auch waren der Bevölkerung mit Ausnahme der Maistori (Handwerker) die einfachsten Arbeiten, insoferne diese die geringste manuelle Fertigkeit erforderten, unbekannt; ebenso der Gebrauch unserer Werkzeuge und Geräthe.

Es stand daher wohl eine der Zahl nach große, aber in der Arbeit gänzlich ungeübte und an dieselbe überhaupt nicht gewöhnte Menge von Arbeitskräften zu Gebote, welche erst organisirt und zur Ausübung ihrer Verpflichtung gewissermaßen erzogen werden musste.

Trotz der großen Schwierigkeiten, welche sich aus der Disponirung mit einer Arbeiterzahl von jährlich circa 250.000 Köpfen in administrativer Beziehung naturgemäß ergeben mussten, trotz des voraussichtlichen Widerstrebens, welches bei Heranziehung der Bevölkerung zur Straßenarbeit zu erwarten war, und ihrer anfänglich sehr geringen Leistungsfähigkeit musste die Landesregierung dennoch an der Ausnützung dieser Natural-Arbeitskraft festhalten, da ohne dieselbe die Erhaltung und Verbesserung der bestehenden, ferner der Bau neuer Straßen mit der aus dem Landesbudget für diese Zwecke zur Disposition stehenden Summe bei weitem nicht in jenem Umfange möglich gewesen wäre, wie es sowohl die Landesinteressen als auch die militärischen Rücksichten dringend erheischten, umsomehr, als abgesehen von den für militärische Zwecke bewilligten Crediten ein Zuschuss der Monarchie zu den Verwaltungskosten des Landes von vornherein ausgeschlossen war.

Allerdings hätten die speciell für Staatszwecke aus dem Landesbudget zur Disposition gestellten Mittel dadurch sehr bedeutend erhöht werden können, wenn es möglich gewesen wäre, statt der Naturalarbeit ein entsprechendes Geldrelutum für dieselbe von der Bevölkerung zu verlangen.

Von dieser im Anfange mehrfach ventilirten Idee musste jedoch infolge der Erwägung abgegangen werden, dass die Bevölkerung, besonders in den ersten Jahren der Occupation, in welchen dieselbe, und zwar insbesondere die Landbevölkerung, noch unter den Folgen der türkischen Herrschaft und der äußersten, wirtschaftlichen Nothlage leidend, so arm war, dass sie kaum die gewöhnlichen Abgaben leisten konnte, und dass bei dem geringen Wert der Arbeit, für sie die Leistung der Naturalarbeit jedenfalls weitaus weniger drückend war, als eine hiefür entsprechend bemessene Geldabgabe.

Die Landesverwaltung war auch bestrebt, die Einführung jeder neuen Abgabe zu vermeiden, als welche die Leistung des Robot-Relutums der Bevölkerung jedenfalls erschienen wäre.

Alle diese Erwägungen veranlassten die Landesverwaltung, die durch das ottomanische Gesetz der Bevölkerung auferlegte Verpflichtung zur Robotarbeit seinem Wesen nach beizubehalten.

Demzufolge wurde mit der Verordnung der Landesregierung vom 30. April 1879, Nr. 6226, das erwähnte ottomanische Gesetz republicirt und demselben eine Instruction für dessen Handhabung beigegeben.

Auf Grund der im ottomanischen Gesetze vorgeschriebenen Arbeitsdauer von 20 bis 30 Tagen in fünf Jahren wurde bestimmt, dass per Jahr von jedem robotpflichtigen Menschen, Zug- oder Tragthiere vier bis sechs Tage zu arbeiten sind.

Das bereits im ottomanischen Gesetze allerdings nur in unbestimmten Umrissen enthaltene Princip der Accordarbeit wurde als für die Ausnützung der Arbeitskraft am günstigsten beibehalten und durch Feststellung des Ausmaßes der wichtigsten Arbeitsleistungen, welche per Tag von den einzelnen robotpflichtigen Arbeitern verlangt werden können, näher präcisirt.

Auf Grund der in jeder Gemeinde verfügbaren Menschen- und Thierrobot und des Umfanges der für die Erhaltung oder den Bau der Straßen nöthigen Arbeiten wurden die zu erhaltenden oder zu bauenden Straßenstrecken an die einzelnen Gemeinden vertheilt und denselben die Durchführung der nöthigen Arbeiten unter Beaufsichtigung der Organe der Landesregierung übertragen.

Durch die Beibehaltung der im ottomanischen Gesetze gestatteten Beistellung von Ersatzmännern wurde es jedem Robotpflichtigen ermöglicht, sich der persönlichen Ableistung der Robotarbeit zu entziehen.

Die im ottomanischen Gesetze vorgesehene Befreiung von der Robot durch Leistung eines entsprechenden Geldäquivalentes wurde zwar vorläufig in der allgemeinen Form, wie selbe das ottomanische Gesetz enthielt, beibehalten und in den seltenen Fällen, wo von derselben Gebrauch gemacht wurde, derart bemessen, dass mit dem erlegten Relutum die Stellung eines Ersatzmannes möglich war. Eine specielle Regelung dieser Frage wurde jedoch

auf einen späteren Zeitpunkt verschoben, bis zu welchem über die mit der Reluirung der Robot zusammenhängenden, anderweitigen Fragen ein richtiges Urtheil gefasst werden konnte.

Mit dem Frlasse der Landesregierung vom 12. September 1879, Zahl 19045, wurden die Unterthanen fremder Staaten, gleichviel ob sie sich bloß temporär oder ständig im Occupationsgebiete aufhalten, von der persönlichen Ableistung der Robot befreit, doch mussten die ständig angesiedelten fremden Unterthanen, welche unbewegliche Güter im Lande als Eigenthum besaßen oder ständig Handel und Gewerbe trieben, Ersatzmänner stellen, oder ein entsprechendes Geldrelutum leisten.

Auf Grund dieser Bestimmungen begann im Jahre 1879 die Heranziehung der Robot zur Straßenarbeit. Allerdings traten in den ersten Jahren alle jene Schwierigkeiten ein, die bei Erlassung des Gesetzes über die Verwendung der Robot vorausgesehen waren. Die Bevölkerung folgte zumeist nur widerwillig den ihr ertheilten Aufforderungen, zur Arbeit zu erscheinen, und ihre Leistungen waren sehr geringe.

Bei dem Mangel an verlässlichen, nominell geführten Vormerkungen über die Robotpflichtigen, entzogen sich anfangs viele der Robotpflicht. Die Ortsältesten, denen es überlassen war, die Arbeit auf der der Gemeinde zugewiesenen Strecke unter ihre einzelnen Gemeindeangehörigen zu vertheilen, bevorzugten häufig die Wohlhabenden, indem sie selbe von der Robot befreiten und bürdeten dafür den ärmeren Classen eine größere Arbeitslast auf, als selbe zu leisten hatten; endlich war das Aufsichtspersonale zu klein, um die großen Massen von Arbeitern befriedigend dirigiren zu können.

Die Landesverwaltung wendete deshalb ihre besondere Aufmerksamkeit darauf, diese Übelstände allmählich zu beseitigen, doch musste mit der Erlassung neuer Vorschriften zugewartet werden, bis durch die nähere Kenntnis des Landes genügende Sicherheit geboten wurde, dass die beabsichtigten Änderungen des bestehenden Gesetzes wirklich die angestrebte Besserung erzielten, da jeder Fehlgriff in dieser Beziehung geeignet gewesen wäre, entweder in der Bevölkerung Unzufriedenheit zu erwecken oder aber den Wert der Robot einzuschränken.

Vor allem war es nothwendig, darauf hinzuwirken, dass bei Heranziehung der Arbeitspflichtigen volle Gerechtigkeit walte, der Reiche gegenüber dem Armen nicht bevorzugt und von jedem nur die gesetzlich vorgeschriebene Arbeitsleistung verlangt werde.

Zu diesem Behufe musste die Commandirung der einzelnen Arbeitspflichtigen zur Robot in die Hände der Behörden gelegt und nicht mehr dem Ermessen der Ortsältesten überlassen werden; es mussten ferner die Robotpflichtigen nominell ebenso wie die von denselben erfolgte Ableistung ihrer Arbeitsschuld in Evidenz gehalten werden.

Dies bedingte ein vollständiges Aufgeben des nach dem ottomanischen Gesetze vorgeschriebenen Vorganges, nach welchem der Gemeinde und nicht dem einzelnen Individuum das zu leistende Arbeitsausmaß vorgeschrieben wurde.

Mit den Verordnungen der Landesregierung vom 4. April 1883, Zahl 6.463, und vom 24. Mai 1883, Zahl 9654, wurden daher die Bezirksämter beauftragt, eigene Robotbücher aufzustellen, in welchen jeder einzelne Robotpflichtige nominell, die demselben gehörigen und zur Robot verpflichteten Thiere aber summarisch in Evidenz zu führen und in welche Bücher auch die abgeleistete Robotschuldigkeit einzutragen war. Die Robotarbeiter waren von der Bezirksbehörde durch die Ortsältesten einzuberufen und erhielten nach abgeleisteter Arbeit von den Straßenaufsichtsorganen eine Bestätigung, auf Grund welcher in den Evidenzbüchern vom Bezirksamte die erfolgte Ableistung ihrer Arbeitsschuld vorzumerken war.

Die in der ursprünglichen Verordnung vorgeschriebene Bemessung der von den Robotpflichtigen zu leistenden Arbeit nach dem Accordsysteme wurde beibehalten, da bei Bemessung der erfüllten Robotschuld nach Arbeitstagen der wirkliche Arbeitseffect ein sehr geringer gewesen wäre, weil ohne die möglichst zu vermeidende Anwendung von Gewalt die einzelnen Arbeiter zu einer entsprechenden Ausnützung ihrer bei der Arbeit zugebrachten Zeit nicht zu bringen waren.

Auch in anderer Beziehung wurde dafür gesorgt, die Ableistung der Robot der Bevölkerung zu erleichtern. Es wurde mit der Verordnung vom 28. Juni 1883, Zahl 12.000, verfügt, dass die Robotpflichtigen an den nach ihrer Religion gebotenen Feiertagen (die Mohamedaner speciell während des vier Wochen dauernden „Ramazans“) nicht zur Arbeit herangezogen werden dürfen. Den Behörden wurde ferner bei Heranziehung der Robot die weitgehendste Rücksichtnahme auf die der Bevölkerung obliegenden Feldarbeiten aufgetragen.

Mit der Verordnung vom 25. Juni 1883, Zahl 10.449, wurden die Landes- und Bezirks-Medžlis (Verwaltungsräthe), von der Ableistung der Robot befreit und konnte nach der Verordnung vom 6. Mai 1887, Zahl 25.068, diese Befreiung fallweise auch für die Ortsältesten ausgesprochen werden.

Durch die obgedachten Verfügungen, deren Durchführung den politischen Behörden allerdings eine bedeutende Arbeit verursachte, wurde nicht nur eine gerechte, ohne Rücksicht auf Stand und Wohlhabenheit ausgeübte Handhabung des Robotgesetzes, sondern auch eine erhöhte Arbeitsleistung der einzelnen Robotpflichtigen erzielt, weil dieselben durch den Erhalt der ihnen vom Bezirksamte ausgestellten Arbeitsbestätigungen die Gewähr hatten, dass sie nach dem Vollzuge der ihnen aufgetragenen Leistung nicht weiter zur Arbeit herangezogen werden und sich daher vielfach bestrebten, ihr Arbeitspensum durch fleißige Arbeit noch vor Ablauf der vorgeschriebenen Zeit fertigzustellen.

Mit dem seit der Occupation sich immer mehr hebenden Wohlstande der Bevölkerung durch die bedeutend gesteigerte Cultivirung des Bodens erhöhte sich auch der Wert der Arbeitskraft und es trat seitens der Bevölkerung mehrfach das Bestreben zutage, von der Reluition der Robot Gebrauch zu machen, weshalb die Landesverwaltung anbetrachts dieser geänderten Verhältnisse die Frage in Erwägung zog, in wieweit diesem Bestreben durch eine bestimmte Regelung der Reluitionsfrage Rechnung getragen werden könnte.

Für die Landesverwaltung musste bei der Berathung über diese Frage die Erwägung maßgebend sein, dass die vollständige Ausnützung der, einen hohen Wert repräsentirenden Robotpflicht der Bevölkerung, für den Bau und die Erhaltung der Communicationen in Anbetracht der aus dem Landesfonde für diese Zwecke disponiblen Geldmittel, so unbedingt nothwendig ist, dass auf diese Ausnützung auch nur theilweise nicht Verzicht geleistet werden kann, wenn nicht durch das Relutum ein vollständiger Ersatz hiefür geboten wird.

Anderseits kamen auch so vielfache, theils von den in den einzelnen Kreisen des Landes herrschenden localen und mitunter sehr verschiedenartigen Verhältnissen abhängige, theils für die administrative Durchführung dieser Maßregel bestimmende Rücksichten in Betracht zu ziehen, dass es nothwendig erschien, vor endgiltiger Entscheidung über die Frage der Robotreluirung mit derselben vorerst in einzelnen Bezirken Versuche anzustellen.

Vor allem musste über die principielle Frage entschieden werden, ob diese Versuche von vornherein die Einführung der obligatorischen oder nur der facultativen freiwilligen Reluirung im Auge haben sollten.

Die nachstehenden Erwägungen sprachen für die probeweise Einführung der letzteren.

Infolge der durch die Rücksicht auf die Landesfinanzen gebotenen Festhaltung des Grundsatzes, dass mit dem Relutum ein möglichst vollständiger Ersatz der Naturalarbeit geboten werden müsse, war die Höhe des Reluitionspreises von vornherein gegeben.

Derselbe bestimmte sich einerseits aus den in den einzelnen Bezirken üblichen Taglohnpreisen, anderseits aus einer Verhältnisziffer, welche die mindere Leistungsfähigkeit des Robotarbeiters gegenüber der eines bezahlten Arbeiters darstellt, und die nach der Erfahrung 60 Procent der Leistungsfähigkeit eines in Regie arbeitenden bezahlten Arbeiters beträgt.

Auf dieser Basis ergab sich als Durchschnittswert des Relutums für ein Menschentagwerk der Betrag von 50 bis 70 kr., für ein Tragthiertagwerk ohne Treiber 50 kr. bis 1 fl. 20 kr., für ein Ochsengespann ohne Treiber 1 fl. 20 kr. bis 2 fl., für ein Pferdegespann ohne Kutscher 2 fl. 50 kr. bis 3 fl. 50 kr.

Bei Annahme der sechstägigen Robotschuldigkeit, wie eine solche in Anbetracht der großen Ausdehnung des Communicationsnetzes und der Nothwendigkeit des Baues neuer Communicationen von der Bevölkerung vorläufig noch hätte verlangt werden müssen, würde das Robotrelutum, nach den geringsten Reluitionsansätzen berechnet, bei Annahme der im Jahre 1884 disponiblen Robot für ein Jahr rund 1,300.000 fl. ö. W. betragen haben; das sind im Verhältnisse zu den gesammten im Jahre 1884 präliminirten Abgaben der Bevölkerung (Titel 1, 2, 3, 4 und 8 des Capitels III des Budgets) circa 40 Procent derselben.

Eine derartige Vermehrung der Abgaben konnte der Bevölkerung nicht aufgebürdet werden, hingegen aber auch eine Verminderung des auf rechnungsmäßiger, rein thatsächliche Verhältnisse berücksichtigender Basis ermittelten Reluitionspreises ebenfalls nicht eintreten, weil dann der durch das Relutum nicht gedeckte Abgang an Naturalarbeit aus den anderweitigen Landeseinnahmen hätte bestritten werden müssen, welche aber hiezu nicht ausreichten; sohin mußte die obligatorische, allgemeine Reluirung ausgeschlossen werden.

Es konnte sich daher nur um die Einführung der facultativen Reluirung handeln, bei welcher es jedem freigestellt war, von derselben Gebrauch zu machen oder nicht. Mit dem Erlasse der Landesregierung vom 5. Februar 1884, Zahl 2.047, wurde dieselbe probeweise für mehrere Bezirke des Landes gestattet und seither mit geringfügigen Aenderungen einzelner Detailbestimmungen auch beibehalten.

Von der freiwilligen Reluirung wurde bisher nur ein sehr geringer Gebrauch gemacht: es reluirten

im Jahre 1885	0·9	Procent Menschen,	0·2	Procent Thiere
„ „ 1886	0·68	„	0·25	„ „

jener Robotpflichtigen, denen die freiwillige Reluirung gestattet war.

Die eingelaufenen Reluitionsbeträge wurden als Staatsgelder bei den Steuerämtern einkassirt und sind bestimmt, die durch die Reluirung abgängige Naturalarbeit, falls selbe für die Straßenzwecke benöthigt wird, zu ersetzen.

Die bezüglichen Versuche sollen noch durch eine Reihe von Jahren fortgesetzt und sodann auf Grund der diesbezüglich gemachten Erfahrungen die in Rede stehende Frage einer definitiven Regelung zugeführt werden.

Mit der Verordnung vom 5. Februar 1884, Zahl 2.047, wurde auch gegenüber dem ottomanischen Robotgesetze für die Bevölkerung insoferne eine Erleichterung geschaffen, als ausgesprochen wurde, dass jene Robotpflichtigen, welche nach Verlauf des zweiten Jahres nicht zur Arbeit herangezogen wurden, ihrer aus dem ersten Jahre stammenden und nicht in Anspruch genommenen Robotpflicht entledigt sind.

Ferner wurde die Entfernung von 12 Gehstunden, innerhalb welcher die Robotpflichtigen zu einer Arbeitsstelle herangezogen werden können, auf 10 Gehstunden reducirt und auch gleichzeitig die Größe des Abzuges genau fixirt, der dem Robotpflichtigen für die Zurücklegung des Hin- und Rückweges von seiner Arbeitsschuldigkeit in Rechnung gebracht wird.

Damit die Besorgung der häuslichen Geschäfte keinen Eintrag erleide, wurde die Bestimmung getroffen, dass von einer Gemeinde nach Thunlichkeit nicht mehr als der dritte oder vierte Theil der Robotpflichtigen auf einmal zur Arbeit herangezogen werden dürfe, wobei selbstverständlich dasselbe Princip auch auf die einzelnen Hauswesen Anwendung zu finden hatte.

Endlich wurden auch Verfügungen erlassen, welche für die öfter vorkommenden Fälle, in welchen sich Gemeinden und ganze Bezirke freiwillig erbötig machten, für die Herstellung gewisser, speciellen Localinteressen

dienender Straßen — über ihre gesetzliche Robotschuldigkeit hinaus zu arbeiten — bestimmte Weisungen enthielten, um jeden eventuellen Missbrauch mit derartigen, aus der Initiative der Bevölkerung entstandenen freiwilligen Arbeitsleistungen hintanzuhalten.

In letzterer Zeit wurden betreff Ableistung der Thierrobot mit dem Erlasse vom 6. Mai 1887, Zahl 25.068, jene Ochsen von der Robot befreit, die als Mastvieh in Stallfütterung gehalten werden.

Die unausgesetzten Bestrebungen der Landesverwaltung, die Mängel und Härten des ottomanischen Robotgesetzes zu beseitigen, ohne hiedurch den Wert der Robot einzuschränken, äußern auch bereits jetzt schon ihre wohlthätigen Folgen. Die Heranziehung der Robot, welche in den ersten Jahren der Occupation nur mit großen Schwierigkeiten und in einzelnen Fällen nur durch Anwendung von Gewalt möglich war, geht jetzt viel leichter von statten; in den meisten Fällen folgt die Bevölkerung willig den ihr durch die Behörden im Wege der Ortsältesten zugekommenen Aufträgen zum Erscheinen an der Arbeitsstelle. Die früher auf Kosten der Ärmeren oftmals vorgekommene Bevorzugung einzelner Bewohner ist durch die von den Behörden strenge geführte Evidenz unmöglich gemacht.

Aber auch die Leistung der Robot hat sich gegen früher, nach Einführung und genauer Handhabung der der einzelnen Person vorgeschriebenen Accordarbeit, wesentlich gehoben. Bei der natürlichen Begabung des Volkes hat sich dasselbe die manuellen Fertigkeiten für die kleineren bei der Straßenerhaltung und den Straßenbauten vorkommenden Arbeiten, sowie den Gebrauch der Werkzeuge bald angeeignet und kommen jetzt nicht selten Fälle vor, wo Robotarbeiter nach Vollendung ihrer Robotpflicht sich als Handlanger, Mineure, selbst als Maurer und Zimmerleute gegen Bezahlung verwenden lassen und hiebei gute Dienste leisten und so die in der Vorschule der Robotarbeit erworbenen Fertigkeiten nutzbringend für sich verwenden.

Nach einer nunmehr neun Jahre dauernden Verwendung der Robot, kann mit Beruhigung behauptet werden, dass dieselbe nicht allein für die Landesverwaltung von großem Vortheile ist, weil ohne Robot aus Landesmitteln allein die Erhaltung und der Bau neuer Straßen in dem durch die immer mehr sich steigernden Ansprüche an das Communicationswesen gebotenen Umfange gar nicht möglich wäre, sondern auch die Bevölkerung ihrer überwiegenden Mehrzahl nach die Naturalarbeit viel weniger drückend empfindet, als die Leistung einer derselben nur halbwegs entsprechenden Barabzahlung; ein Verhältnis, welches bei dem primitiven Zustande des Landes noch für längere Zeit hinaus bestehen wird, wie es ja auch in der Monarchie, entsprechend dem niederen Culturzustande früherer Zeiten, bis in die letzten Jahrzehnte hinein bestanden hat.

Die auf Grund der letzten, im Jahre 1885 durchgeführten Volkszählung aufgestellten Ausweise über die jährlich zur Verfügung stehende Robotkraft haben gegenüber der im Jahre 1879 constatirten eine wesentliche Steigerung derselben ergeben.

Es betrug im Jahre 1887 die Anzahl der robotpflichtigen Menschen 301.784, der robotpflichtigen Thiere 205.251, von letzteren entfallen: 61.212 auf Pferde als Tragthiere verwendet, 122.666 auf Ochsen und 21.373 auf Pferde als Zugthiere verwendet.

3. Organisation des Straßenerhaltungsdienstes.

a) Bedeckung und Verrechnung des Erfordernisses.

Für die Erhaltung der Straßen stehen der Landesverwaltung die aus Landesmitteln hiefür jährlich präliminirten Beträge und nebst denselben noch die von der Bevölkerung als Robot zu leistende Naturalarbeit zu gebote.

Die letztere findet hauptsächlich ihre Verwendung für das wichtigste Erfordernis der Straßenerhaltung für die Erzeugung und Beschaffung des Schottermateriales und anderer für die Erhaltung der Straßen nöthiger Baumaterialien, insbesondere von Holz und Stein.

Die Beschaffung dieser Baumaterialien, welche mit wenig Ausnahmen unentgeltlich aus den dem Landesärar gehörenden Steinbrüchen und Schottergruben und Forsten bezogen werden können, erfolgt nahezu kostenlos. Geldmittel hiefür werden nur für den Ankauf und die Reparatur der Werkzeuge und Materialien, sowie für die Entlohnung der eventuell nöthigen Facharbeiter, Mineure, Zimmerleute, und für die Aufsicht benöthigt. Außerdem können durch die Robot auch alle jene Arbeiten bewirkt werden, welche keine besondere manuelle Fertigkeit bedingen z. B. Gräbenreinigen, Erdarbeit etc.

Von den gesammten Kosten der Straßenerhaltung, eingerechnet jene für den Aufsichtsdienst, entfallen auf die Kosten der Beischaffung und Einbringung des Schottermateriales, sowie auf jene der Erhaltung der Bankette, Gräben und Böschungen 50 Procent, und es kann somit angenommen werden, dass inclusive der Kosten für die Beischaffung des Materiales zu den Kunstbauten und zur Grundbaulegung, welche Leistungen ebenfalls größtentheils von der Robot bewirkt werden, circa 55 Procent des Erfordernisses für die gesammte Straßenerhaltung durch die Robot kostenlos bewirkt werden, während die übrigen 45 Procent des Erfordernisses Barmittel erfordern, deren Bedeckung auf das Landesbudget angewiesen ist.

In Anbetracht der großen Längen der zu erhaltenden Straßen, welche bereits im Jahr 1880 1.982·73 *km* betrugen, und welche oftmals nur nothdürftig fahrbar hergestellt waren, solider Objecte, des Grundbaues, der Gräben etc. entbehrten, waren jedoch die Landesmittel in den ersten Jahren der Occupation unzureichend, um allen Anforderungen vollkommen zu entsprechen.

Die im Landesbudget für Straßen eingestellten Mittel mussten daher in erster Linie den Hauptstraßen und unter diesen wieder jenen zugewendet werden, welche besonders im militärischen und allgemeinen Verkehrsinteresse wichtig waren.

Aber auch die minder frequenten Haupt- und Bezirksstraßen, die besonders zur Hebung des Verkehrs in den einzelnen Kreisen und Bezirken dienen sollten, konnten von der Landesverwaltung nicht unberücksichtigt gelassen werden, da sonst von vorneherein jede Entwicklung des Landes auf das höchste erschwert und verzögert worden wäre.

Um wenigstens zum Theile die Mittel für die Bedeckung der Kosten der Erhaltung dieser hauptsächlich im Interesse einzelner Landestheile und deren Bevölkerung gelegener Communicationen zu beschaffen, erschien es naheliegend, die an diesen Communicationen interessirten Kreise, Bezirke oder Gemeinden zur Tragung der Kosten heranzuziehen.

Es konnten hiefür nur zwei Modalitäten in Erwägung gezogen werden, und zwar:

a) Die Schaffung von speciellen Umlagen, welche in den einzelnen wirtschaftlich besser situirten Kreisen eingehoben wurden, und die zur Bildung eines Straßenfondes für die Communicationen des betreffenden Kreises zu verwenden wären, welchen Fonden auch noch die Erträgnisse von einzuhebenden Straßenmauten und des einlaufenden Robotreluitionsgeldes zuzuwenden gewesen wären, oder

b) Die Schaffung von Straßenconcurrenzen.

Ein näheres Eingehen auf diese Ideen zeigte jedoch bald, dass die Einführung von Straßenumlagen, sowie die Bildung von Straßenconcurrenzen mit Rücksicht auf den Culturstand des Landes und dessen Bevölkerung verfrüht gewesen wäre.

Dem minderen Culturstande des Volkes entsprechend, schien demselben das bis zur Occupation fast ausschließlich benützte primitivste Verkehrsmittel, das Tragthier, als vollständig für alle seine Bedürfnisse, sei es zum Transporte der Lasten oder für die Beförderung des Reisenden, ausreichend, es wollte von den Straßen, die ihm nur Arbeit und Kosten verursachten, nichts wissen, dieselben mussten ihm anfangs sozusagen aufgenöthigt werden.

Unter diesen Umständen wäre die doch auf ein gewisses Entgegenkommen seitens der Bevölkerung basirte Ausschreibung von Umlagen für Straßenzwecke als eine der Bevölkerung aufoctroyirte Steuer erschienen, deren Vortheile dieselbe nicht aufgefasst hätte, und die um so missliebiger sein musste, als auch noch von der Bevölkerung für Straßenzwecke die Robot gefordert wurde.

Außerdem war, wie bei Besprechung der Robot schon hervorgehoben worden ist, die Bevölkerung, selbst in den besser situirten Kreisen z. B. Banjaluka und Tuzla zu arm, um nicht eine neue Abgabe als eine höchst drückende, ja unerschwingliche Last empfinden zu müssen.

Ein weiteres Mittel, dem zu bildenden Straßenfonde Einkünfte zuzuwenden, wäre die Einführung von Mauten gewesen.

Diese Institution würde aber an und für sich ein geringes Erträgnis abgeworfen und die Regiekosten kaum gedeckt haben, da mit Ausnahme einiger Hauptstraßen, auf welchen sich hauptsächlich die eingewanderten Fuhrleute bewegten, die allgemeine Einführung des Wagenverkehrs bei der einheimischen Bevölkerung erst angebahnt werden musste; die Einführung von Mauten hätte aber gerade jener Intention entgegen gewirkt, welche die Landesverwaltung im Interesse der culturellen Hebung des Landes mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln fördern wollte, und wäre insbesondere die Einführung des Wagens bei der Bevölkerung noch schwieriger geworden, als es ohnehin der Fall war.

Allerdings wäre in beiden oberwähnten Hinsichten die Bemautung der Tragthiere vortheilhaft erschienen, wenn sich nicht der Tragthierverkehr, der keineswegs an die Hauptstraßen gebunden ist, im Gegentheile mit Vorliebe die kürzesten auf Saumsteigen führenden Wege aufsucht, derselben fast vollständig entzogen hätte. Es wurde daher principiell von der Einführung der Mauten auf den Landes- und Bezirksstraßen abgesehen, und nur fallweise einzelnen Städten die Einhebung der Maut beim Eintritte in das Stadtgebiet gestattet, um diesen die für die Bestreitung der Auslagen zur Herstellung der im Weichbilde der Stadt liegenden Straßen und Gassen nöthigen Mittel zu schaffen.

Wird endlich noch bemerkt, dass auch die Eingänge der Reluitionsbeträge sich auf ein Minimum beschränkten, so sind alle jene Hilfsquellen erschöpfend angeführt, die bei der Bildung von Straßenfonden in Betracht gezogen werden konnten.

Was die Bildung von Straßenconcurrenzen betrifft, so ist die erste Bedingung derselben ein geordnetes Gemeindewesen. Dasselbe existirte jedoch nur in den primitivsten Anfängen. Organisirte Gemeinden waren überhaupt nur in den Städten errichtet; am Lande war zwar die territoriale Eintheilung nach Gemeinden abgegrenzt, doch existirte kein eigentlicher Gemeindeverband und kein Gemeindevermögen.

Unter diesen Umständen konnte von der Gemeinde überhaupt nur die Leistung der Naturalarbeit erwartet und verlangt werden.

Über Geldmittel für Straßenzwecke konnten nur einige wenige der größeren Städte verfügen, und diese benöthigten dieselben dringendst für die Herstellung und Erhaltung der im Stadtgebiete befindlichen Gassen, die sich womöglich noch in desolaterem Zustande befanden als die Landes- und Bezirksstraßen.

So blieb denn nur übrig, den schon früher bei der Robot besprochenen Vorgang einzuführen, nach welchem jeder Gemeinde von der Landesverwaltung nach Maßgabe der Zahl der in der Gemeinde vorhandenen Robotpflichtigen und der Länge der von selber zu erhaltenden Straßen, eine bestimmte Straßenstrecke zugewiesen wurde, auf

welcher die betreffende Gemeinde jene Arbeiten, welche von der Robot allein bewirkt werden könnten, zu leisten hatte. Mit welchem Erfolge dies geschah, und wie man auch von diesem Vorgehen absehen musste, wurde bereits erwähnt.

Ebensowenig von den Gemeinden eine Beitragsleistung an Geld erwartet werden konnte, konnte denselben die Aufsicht über die zu ihren Interessen erbauten Straßen überlassen werden, weil der Bevölkerung der Begriff einer gut erhaltenen Straße und die Vortheile, welche ihr aus der Benützung derselben erwachsen, gänzlich unbekannt waren und daher auf diese Weise die Communicationen über den Charakter der landesüblichen Reitwege wohl nie hinausgekommen wären.

Unter diesen Umständen musste die Landesverwaltung die Obsorge für die gesammten Straßen des Landes übernehmen und die Kosten derselben aus Landesmitteln allein bestreiten, wobei allerdings die Bemessung der den minder wichtigen Straßenzügen zugewendeten Dotationen nur nach Maßgabe der vorhandenen Geldmittel erfolgen konnte.

Nur in den geschlossenen Ortschaften hatten die betreffenden Gemeinden für die Erhaltung der im Weichbilde derselben gelegenen Straßenstrecken vollständig aufzukommen.

Die Leitung des gesammten Straßenwesens wurde bei der Landesregierung concentrirt.

Die Landesregierung bestimmte auf Grund der von den einzelnen Kreisbehörden vorzulegenden Präliminarien nach Massgabe der für die Straßenerhaltung bewilligten Gesammtdotationen die für die einzelnen Kreise jährlich für Straßenerhaltungszwecke zu verausgabenden Beträge.

In den Jahren 1879 und 1880, in welchen noch nicht eine so vollständige Übersicht über die Bedürfnisse der Straßenerhaltung gewonnen werden konnte, dass daraufhin eine für das ganze Jahr in vorhinein bestimmte Vertheilung der Straßenerhaltungsdotation zur Bedeckung der wichtigsten Erfordernisse möglich gewesen wäre, erfolgte die Feststellung und Zuweisung der für die Erhaltung der Straßen nothwendigen Gelderfordernisse monatlich.

Erst im Jahre 1880 konnten von den technischen Organen der Kreisbehörden für das Jahr 1881 die das Erfordernis des ganzen Jahres umfassenden Präliminarien aufgestellt werden, welche Präliminarien dann als Grundlage für die Bemessung der in das Landesbudget einzustellenden Straßenerhaltungsdotation zu dienen hatten, deren Höhe allerdings dann durch die Rücksichtnahme auf die gesammten Erfordernisse der übrigen Verwaltungszweige und die hiefür zur Bedeckung vorhandenen Landesmittel eine wesentliche Modification erfahren mussten.

Auf Grundlage dieser Präliminarien der Kreisbehörden und der im Budget bewilligten Dotation wurde, vom Jahre 1882 angefangen, jeder Kreisbehörde die Jahresquote bekannt gegeben, welche derselben für die Erhaltung der in ihrem Amtsrayon liegenden Straße zur Disposition stand.

Eine weiter in's Detail gehende Gliederung der bewilligten Dotation nach den einzelnen Bedürfnissen der Straßenerhaltung und nach Straßenzügen konnte aber in Betreff der factischen Verwendung derselben von den Centralstellen den Kreisbehörden, mit Ausnahme der Kosten für die Aufstellung der Straßenmeister, auch damals noch nicht zur stricten Einhaltung vorgeschrieben werden, weil infolge der gegenüber den nachgewiesenen Erfordernissen mitunter sehr bedeutend restringirten, thatsächlich bewilligten Beträge nur die dringendsten Herstellungen bewirkt werden konnten und die Entscheidung über die Specialverwendung der Dotation im Allgemeinen dem Ermessen der Kreisbehörden anheimgestellt werden musste, welche mit den verfügbaren Geldmitteln in erster Linie die Hauptverkehrslinien instand zu halten hatten.

Nur in Betreff der Verrechnung wurde, vom Jahre 1882 angefangen, die Trennung der Ausgaben nach einzelnen Erfordernissen der Straßenerhaltung vorgeschrieben und durchgeführt.

Erst nach einer mehrjährigen Erfahrungsperiode und nachdem die für die Straßenerhaltung zur Verfügung gestellten Mittel den Erfordernissen annähernd entsprachen, konnte vom Jahre 1884 auch die Detailverwendung der gesammten Straßenerhaltungsdotation, sowohl getrennt nach den einzelnen Bedürfnissen der Straßenerhaltung, als auch nach den einzelnen Straßenzügen in den Präliminarien durchgeführt und deren stricte Einhaltung von den Kreisbehörden verlangt werden.

Die einzelnen Verrechnungsposten der Straßenerhaltungsdotation, wurden zu diesem Zwecke wie folgt, bestimmt.

I. Personalbezüge.

Entlohnung der Straßenmeister.
„ „ Straßenaufseher auf den Hauptstraßen.
„ „ Einräumer „ „ „
„ „ Straßenaufseher „ „ Bezirksstraßen.
Remunerationen an Kneze und Muktare.

II. Sachliche Auslagen.

Neuankauf von Werkzeugen.

Bei den Hauptstraßen:

Reparatur von Brücken und Durchlässen, Neubau kleinerer Objecte.
Reparatur des Grundbaues, der Stützmauern, Geländer etc.

Beischaffung der Beschotterung.
Reparatur der Werkzeuge.
Herstellung und Erhaltung der Einräumerhäuser und Magazine.
Straßeninstandsetzungen innerhalb des bestehenden Tracés.

Bei den Bezirksstraßen:

Reparatur von Brücken und Durchlässen, Neubau kleinerer Objecte.
Reparatur des Grundbaues, der Stützmauern, Geländer etc.
Beischaffung der Beschotterung.
Reparatur der Werkzeuge.
Herstellung und Erhaltung der Einräumerhäuser und Magazine.
Straßeninstandsetzungen innerhalb des bestehenden Tracés.

Erhaltung der Reitwege.
Reservefond für unvorhergesehene Fälle, Elementarereignisse etc.

Zu diesen Posten kam im Jahre 1885 noch eine weitere Verrechnungspost für die Aufstellung der Straßeneinräumer auf den Bezirksstraßen und speciell bestimmten Reitwegen.

Um eine markante Grenze zwischen den Straßenarbeiten, welche zur eigentlichen Straßenerhaltung gehören, und solchen, welche schon den Conto für Straßenneubauten belasten müssen, zu ziehen, durften, vom Jahre 1885 angefangen, alle jene kleineren, zur Verbesserung der bestehenden Straßen dienenden Umlegungen, bei welchen das in Benützung gestandene Straßentracé auch nur in geringem Maße umgelegt wurde, nicht mehr auf die Straßenerhaltung verrechnet werden, sondern mussten ausschließlich den Straßenbauconto belasten.

Aus demselben Grunde waren auch die Posten für den Neubau aller größeren Brücken nicht mehr in der Straßenerhaltung, sondern auf den Straßenbauconto zu verrechnen.

Die im Sinne der vorstehenden Vertheilung nach Straßenzügen getrennt nachzuweisenden Auslagen waren monatlich zu verrechnen und die Rechnung der Landesregierung zur Prüfung und Aufbewahrung vorzulegen.

Nach dem vorstehend angeführten Gebarungsmodus wird seither vorgegangen und ist durch denselben nunmehr eine vollständig präcise und geregelte Gebarung mit den für die Straßenerhaltung bestimmten Landesmitteln erzielt.

b) Normen für den Straßenaufsichtsdienst.

Zur Erzielung eines einheitlichen, rationellen Vorganges bei der Erhaltung der Straßen und zur Abgrenzung des Wirkungskreises der für die locale Beaufsichtigung der Straßen bestellten Organe dienten die mit der Verordnung der Landesregierung vom 2. März 1880, Z. 4686, über den bei der Erhaltung der Straßen einzuhaltenden Vorgang erlassenen allgemeinen Directiven und die mit den Verordnungen vom 30. December 1879, Zahl 34, und vom 22. Jänner 1880, Zahl 1393, erlassenen Instructionen für die Straßeneinräumer und Straßenmeister. Erstere enthielt in populärer Form die Aufzählung aller den Straßeneinräumern obliegenden zwar sehr einfachen aber für die gute Erhaltung der Straßen wichtigen Arbeiten und die Anleitung über den bei den Erhaltungsarbeiten zu beachtenden Vorgang.

Infolge der verhältnismäßig geringen Anzahl von Straßenmeistern und der dadurch bedingten Zutheilung sehr langer Straßenstrecken an einen Straßenmeister war eine fortwährende Controle der Straßeneinräumer durch die Straßenmeister schwer möglich; es musste daher auf ein Mittel gedacht werden, wie die auf lange Strecken vertheilten Einräumer möglichst oft controlirt werden konnten.

Zu diesem Zwecke dienten Controlbücher, welche die Straßeneinräumer erhielten, und in welchen in erster Linie der Straßenmeister, sonst aber auch jeder technische Beamte, der die Straße bereiste, anzugeben hatte, ob und bei welcher Arbeit der Einräumer angetroffen wurde.

Der Straßenmeister und die controlirenden Organe hatten ferner noch in das Buch die dem Straßeneinräumer ertheilten Aufträge einzuschreiben, die Straßenmeister die bewirkten Leistungen vorzumerken.

Durch die Führung dieses Controlbuches wurden nicht allein die Straßeneinräumer controlirt, es bekam auch der inspicirende Ingenieur, der oft monatelang die betreffende Straße nicht bereisen konnte, Einblick, wie oft der Straßenmeister die Strecke bereiste, welche Verfügungen er getroffen und wie dieselben ausgeführt wurden.

Durch diese Einrichtung konnten die controlirenden Organe den Abgang jedes bei der Arbeit an der Straße fehlenden Einräumers bemerken und über den Verbleib der bei der Straßenarbeit nicht Betroffenen nachforschen.

Diese Maßregeln haben sich als praktisch bewährt und bilden ein wesentliches Mittel, um eine bestimmte Ordnung im Dienste dieser untersten Straßenorgane zu erzielen. Entsprechend dem Wirkungskreise der Straßenmeister als speciell für die Erhaltung der Straßen bestimmte und verantwortliche Aufsichtsorgane war denselben in der für sie erlassenen Instruction in erster Linie die gute Instandhaltung der ihrer Obhut anvertrauten Straßenstrecken zur Pflicht gemacht.

Dieselben hatten die Straßeneinräumer und die von denselben zu bewirkenden Conservirungsarbeiten zu überwachen und für die Ausführung der von den leitenden technischen Organen in dieser Hinsicht ertheilten Aufträge Sorge zu tragen.

Insbesondere wurden für die Gebarung mit dem Schottermateriale detaillirtere Weisungen ertheilt, um dieselbe möglichst rationell und ökonomisch zu gestalten.

Die Verwendung und Gebarung mit der Robot war unter die persönliche Leitung des Straßenmeisters gestellt; derselbe hatte genau die Anzahl der erschienenen Robotarbeiter in Evidenz zu führen, nach den allgemein erlassenen Vorschriften für die einzelnen Robotpflichtigen die vorzuschreibenden Arbeitsaccorde zu bestimmen und die erfolgten Ableistungen der Arbeitsschuld den Bezirksämtern zur Eintragung in die Robotbücher und zur Ausfolgung der Arbeitsbestätigungen an die Robotpflichtigen bekannt zu geben.

Dem Straßenmeister oblag die Aufstellung der Lohnlisten und Rechnungen über die bei der Straßenerhaltung durch bezahlte Arbeiter bewirkten Leistungen, welche von ihm dem Bezirksamte behufs Auszahlung übergeben werden müssen, ferner die Verfassung der vierteljährig der Kreisbehörde vorzulegenden Arbeitsrapporte und der Rapporte über die Robotgebarung. Als öffentliches Organ der Verwaltung hatten die Straßenmeister auch über die Befolgung der Vorschriften der Straßenpolizeiordnung zu wachen, und diesbezüglich von ihnen wahrgenommene Übertretungen dem nächsten Bezirksamte oder Gendarmerieposten zur Anzeige zu bringen.

Die Verwendung des Straßenmeisters zu speciellen Bauausführungen als bauleitendes Organ wurde zwar für besondere Ausnahmsfälle gestattet, war aber im Allgemeinen ausgeschlossen, um diese Organe nicht von ihrer eigentlichen Aufgabe, der Überwachung der Straßenerhaltung, abzuziehen.

Die Betheiligung von Straßenmeistern an Lieferungen und Arbeitsvergebungen für das Ärar war denselben absolut untersagt und mit Dienstesentlassung bestraft.

Die vorstehend kurz skizzirten beiden Instructionen die sich in der Praxis bewährt hatten, blieben seit ihrer Verlautbarung unverändert in Kraft und bilden auch noch gegenwärtig für diese Organe die von denselben zu beachtenden Vorschriften.

Von großer Bedeutung, sowol für die anstandslose Erhaltung der Straßen, wie auch für die Kosten derselben war die Frage über die Vertheilung der Straßenmeister und Einräumer auf die einzelnen Straßenzüge, respective über die Länge der denselben zuzuweisenden Strecken.

Zur Zeit der Organisation des Straßendienstes im Anfange des Jahres 1880, in welcher mit der Übernahme der vom Militär bis dahin erhaltenen Straßen in die Landesverwaltung die letztere erst im vollen Umfange die Sorge und Verantwortung für das Straßenwesen übernommen hatte, wurde die Bestimmung getroffen, dass auf den zwei wichtigsten Straßen des Landes Brod-Sarajevo und Mostar-Metković auf je 5 *km* ein Einräumer auf je 50 *km* ein Straßenmeister, während auf den übrigen insbesondere militärisch wichtigsten Straßen auf je 8 bis 10 *km* ein Einräumer, auf je 80 bis 100 *km* ein Straßenmeister aufgestellt werde.

Bei den zwei erstgenannten Straßen wurden diese Einräumer ständig durch das ganze Jahr bestellt, während solche auf den anderen Straßen zumeist nur für die Dauer des Frühjahres, Sommers und Herbstes verwendet wurden.

Für die Bezirksstraßen wurde von der Aufstellung der Straßeneinräumer ganz abgesehen und hatten die, der Straße zunächst liegenden Ortschaften kleinere Partien von Robotarbeitern abzugeben, welche die laufenden Erhaltungsarbeiten besorgten. Zur Überwachung derselben war für je circa 100 *km* Straße ein Straßenmeister bestellt. Diese Organisation, wenn auch die den einzelnen Aufsichtsorganen zugewiesene Straßenlänge gegenüber den in der Monarchie bestehenden Normen durchschnittlich circa das Doppelte betrug, hätte doch die Gewähr geboten, dass eine constante Überwachung der wichtigeren Straßen des Landes damit bewerkstelligt worden wäre.

Leider brachte es die unabweislich gebotene Rücksichtnahme auf die Finanzen des Landes mit sich, dass infolge der in den folgenden Jahren besonders eingeschränkten, für die Straßenerhaltung bestimmten Geldmittel auch dieses Minimum an Personale reducirt werden musste, und dass die Straßeneinräumer im Jahre 1881 mit Ausnahme der bei den Hauptstraßen Brod-Sarajevo und Mostar-Metković angestellten, sogar ganz entlassen werden mussten.

Obwohl damit der Tendenz der äußersten Verringerung der Ausgaben für die Straßenerhaltung Rechnung getragen wurde, so konnte doch nicht übersehen werden, dass die aus politischen wie militärischen Interessen äußerst wichtige anstandlose Erhaltung der Communicationen bei diesem System leiden müsse, und auf die Dauer ohne einen gehörigen Aufsichtsapparat, mit Robot allein nicht ausführbar war, weshalb am Schlusse des Jahres 1883 im Einvernehmen mit der Militärverwaltung die Frage über die Organisation des Aufsichtsdienstes einer eingehenden neuerlichen Berathung unterzogen wurde. Es ergab sich hiebei, dass infolge der Verwendung der Robot zu den Straßenerhaltungsarbeiten nicht allein durch die Aufstellung von Straßeneinräumern und Straßenmeistern den Bedürfnissen nach einer genügenden Straßenbeaufsichtigung Rechnung getragen werden konnte, sondern dass zwischen den Straßeneinräumern und den Straßenmeistern noch Mittelpersonen nöthig sind, welche speciell dafür dienen sollen, um die bei den Straßenarbeiten in größerer Zahl und an ausgedehnten Strecken beschäftigte Robot eingehend zu beaufsichtigen, da hiezu die Straßenmeister ihrer Zahl, die Straßeneinräumer aber ihrer Befähigung nach nicht ausreichen.

Für diese Zwecke waren eigene geschulte Bauaufseher nöthig, welche im Stande waren, selbständig größere Arbeiterpartien zu dirigiren. Es wurde daher unter voller Anerkennung der Nothwendigkeit der Aufstellung eines hinreichenden Aufsichtspersonales und mit der Absicht diesen Bedürfnissen abzuhelfen, die Aufstellung von Straßeneinräumern im Principe beschlossen, nebst denselben aber auch noch die Aufstellung von Straßenaufsehern.

Diese letzteren waren nur für die Dauer der Erhaltungsarbeiten vom Frühjahr bis Herbst zu engagiren und erhielten einen Monatslohn von 50 fl. bis 80 fl. ö. W.

Bei den zu jener Zeit wichtigsten zwei Straßen, jener von Sarajevo über Gorazda in das Sandžak nach Plevlje und Sarajevo-Mostar-Metković, wurde definitiv festgesetzt, dass auf je 5 *km* ein Straßeneinräumer aufzustellen sei.

Für die übrigen Hauptstraßen wurden die Geldmittel zur Aufstellung einer solchen Zahl von Einräumern bewilligt, welche hinreichend gewesen wäre, um damit bei allen Hauptstraßen auf je 10 *km* einen Einräumer aufzustellen; ferner wurden noch für die Aufstellung von Straßenaufsehern Geldmittel bewilligt, und wurde den Kreisbehörden für das Jahr 1884 probeweise überlassen, entweder Straßeneinräumer und Straßenaufseher, oder statt der Einräumer Aufseher allein aufzustellen.

Die in diesem Jahre gemachten Erfahrungen haben gezeigt, dass die Combinirung der Verwendung beider Aufsichtsorgane am zweckentsprechendsten ist, und sind für die Aufstellung der Straßeneinräumer auf den Hauptstraßen die oben angegebenen Straßenlängen nunmehr maßgebend.

Die Zahl der temporär angestellten Straßenaufseher richtet sich je nach dem Bedarf.

Bei den Bezirksstraßen musste auch jetzt noch von der Aufstellung von Einräumern abgesehen werden, nachdem die Mittel des Landes eine weitere Erhöhung der Straßenerhaltungskosten nicht zuließen. Die currenten Instandhaltungsarbeiten auf den Bezirksstraßen mussten daher ausschließlich durch die Robot bewirkt werden und wurden für die laufenden minder wesentlichen Erhaltungsarbeiten kleinere fliegende Partien gebildet.

Die Leitung der Arbeiten oblag dem im Bezirksorte stationirten Straßenmeister und konnten zu diesem Zwecke in besonderen Fällen auch Bauaufseher aufgenommen werden. Die Entlohnung der Einräumer wurde mit 20 fl. monatlich festgesetzt und deren Anstellung den Kreisbehörden überlassen. Für die Besetzung dieser Stellen wird nach Möglichkeit die einheimische Bevölkerung selbst herangezogen und den in der bosnischen Truppe oder im Gendarmeriecorps ausgedienten Militärs bosnisch-hercegovinischer Nationalität der Vorzug bei Besetzung der Stellen ertheilt, nachdem die gemachten Erfahrungen diese Leute für derartige Stellen zumeist ganz gut geeignet erscheinen lassen.

Die unleugbaren Vortheile, welche die Herstellung von Einräumerhäusern mit sich bringt, die bei einzelnen Straßen sogar zur Nothwendigkeit wird, weil den Einräumern in der Nähe der Straße oftmals das Obdach fehlt, gab Veranlassung, dass sich die Landesverwaltung auch mit dieser Frage beschäftigte. Die Beschränktheit der Mittel zog auch hier der Durchführung dieser Maßregel engere Grenzen und konnte nur allmählich durch Herstellung einiger solcher Häuser per Jahr den allerdringendsten Bedürfnissen abgeholfen werden. Von nicht minderer Bedeutung als die Completirung des Einräumerpersonales war auch jene der Straßenmeister, nachdem einerseits die den Straßenmeistern, mit Ausnahme der vorerwähnten zwei wichtigsten Straßen, bis zum Jahre 1884 zugewiesenen Straßenstrecken auf den Hauptlinien von durchschnittlich 80 bis 100 *km* entschieden zu groß bemessen waren und es sich anderseits als ein sehr fühlbarer Mangel herausstellte, dass nicht in jedem Bezirksorte ein Straßenmeister aufgestellt werden konnte. Dieser Mangel war um so fühlbarer, als hiedurch die bei den Bezirksämtern eingeführte Controle über die Robot eine wesentliche Erschwerung erlitt.

Es wurde daher gleichzeitig mit der Vermehrung der Straßeneinräumer auch eine Vermehrung der Straßenmeister bestimmt, und zwar nach dem Grundsatze, dass auf den Hauptstraßen einem Straßenmeister im Durchschnitte nicht mehr als 40 bis 45 *km*, auf den Bezirksstraßen nicht mehr als 70 bis 80 *km* zur Beaufsichtigung zugewiesen werden sollen, wobei selbstverständlich einem Straßenmeister auch Straßen beider Kategorien zugewiesen werden können, sobald die Lage der einzelnen Straßenzüge eine solche Vertheilung als praktisch erscheinen lässt. Auch war anzustreben, dass die Grenzen der den einzelnen Straßenmeistern zuzuweisenden Straßenstrecken womöglich mit den Bezirksgrenzen zusammenfallen. Die Straßenmeister hatten ferner noch ihre Aufmerksamkeit den in ihrem Amtsrayon gelegenen Reitwegen zuzuwenden und die für dieselben nöthigen Arbeiten zu leiten.

Durch die aus der Befolgung obiger Grundsätze sich bestimmende Anzahl der Straßenmeister wurde es möglich gemacht, jedem Bezirksamte einen Straßenmeister zuzutheilen.

Mit dem Erlasse der Landesregierung vom 22. April 1884, Z. 6638, wurden die obigen für die Vertheilung der Straßeneinräumer und Straßenmeister maßgebenden Grundsätze publicirt, und bilden dieselben seitdem die Basis, auf welcher mit dem Anwachsen des Straßennetzes auch die Vermehrung dieser Aufsichtsorgane allmählich erfolgt.

Die folgende Tabelle gibt eine Übersicht über die seit dem Jahre 1880 vorgegangenen Veränderungen in der Zahl der vorerwähnten Straßenaufsichtsorgane und wurde das Jahr 1879 hiebei übergangen, nachdem in diesem Jahre die wichtigsten Straßen sich noch in der Militärverwaltung befanden.

Jahr	Länge der erhaltenen		Gesammtlänge	Anzahl der angestellten			Kosten der			Zusammen	
	Hauptstraßen	Bezirksstraßen		Straßenmeister	Straßeneinräumer	Straßenaufseher	Straßenmeister	Straßeneinräumer	Straßenaufseher	fl.	kr.
	in Kilometer						Gulden				
1880	1.445·65	537·08	1.982·73	35	140	15	28.126·98	41.306·57 [1]		69.433	55
1881	1.498·54	537·08	2.035·62	40	40	20	31.790·32	30.630·77 [1]		62.421	09
1882	1.606·82	823·03	2.429·85	40	65	20	29.925·03	37.622·20 [1]		67.547	23
1883	1.695·87	904·68	2.600·55	40	40	20	33.769·43	25.073·84 [1]		58.843	27
1884	1.533·19	1.095·89	2.629·08	52	145	20	42.179·26	35.490·08	13.165·87	90.835	21
1885	1.570·15	1.329·93	2.900·08	55	190	30	42.799·25	44.859·83	15.029·83	102.688	91
1886	1.640·72	1.362·82	3.003·54	55	231	42	48.570·24	48.406·58	17.693·23	114·670	05

[1]) Die Auslagen für Straßeneinräumer und Straßenaufseher sind in den Jahren 1880 bis 1883 nicht getrennt verrechnet worden, in den hiefür eingestellten Beträgen sind auch die Kosten der Hilfsarbeiter und Lohnfuhrwerke einbezogen.

Die Straßenmeister standen im Jahresgehalt und waren deren Bezüge, wie folgt, bestimmt:

an jährlichem Gehalte . . . . fl. 400
„ Quartiergeld . . . . „ 100
„ jährlichem Reisepauschale . . . . „ 300
Zusammen: fl. 800

Die Anstellung erfolgte durch die Landesregierung, dieselbe war jedoch bis zum Jahre 1884 nicht gleich jener der Beamten eine fixe, sondern standen diese Organe außerhalb des Beamtenstatus. Infolge der exponirten Stellung der Straßenmeister, des größeren Wirkungskreises, welcher denselben eingeräumt werden musste, und endlich auch mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit, in deren Ehrlichkeit und Zuverlässigkeit bei der Gebarung mit der Robot Vertrauen setzen zu müssen, musste darauf gesehen werden, nicht allein fachlich gut entsprechende Personen für diese Stellung zu erlangen, sondern dieselben mussten auch nach ihren Charaktereigenschaften und nach ihrer früher eingenommenen Stellung die Gewähr geben, dass sie mit Takt und Ehrlichkeit ihres Amtes walten, zwei Bedingungen, die insbesondere in Ansehung ihrer Verwendung zur Leitung der Robotarbeiter von großer Wesenheit waren. Um für die Straßenmeisterstellen Personen zu erlangen, welche diesen Bedingungen entsprechen, musste deren Stellung einerseits für die Zukunft gesichert, anderseits auch deren Ansehen gehoben werden, weshalb mit Anfang des Jahres 1884 die Straßenmeister stabil angestellt und ihnen der Beamtencharakter verliehen wurde. Bei Einführung der Pensionsfähigkeit der Beamten erfolgte auch die Einreihung der Straßenmeister in die XII. Rangsclasse. Infolge dieser Verfügung wurden die Straßenmeister als den Bezirksämtern zugetheilte Beamte erklärt und den Bezirksvorstehern directe unterstellt. Die Bezüge dieser Organe blieben die gleichen, jedoch wurde denselben in Ansehung der großen Distanzen, welche von ihnen bei der Bereisung der Straßen zurückgelegt werden mussten, durch die Bewilligung eines alle 2 Jahre fälligen Pferdeanschaffungspauschales von 100 fl. die Möglichkeit gegeben, sich ein Dienstpferd anzuschaffen, dessen Erhaltung jedoch aus dem den Straßenmeistern bewilligten systemisirten Reisepauschale zu bestreiten war.

Theils durch Acquirirung ausgedienter Unterofficiere der technischen Truppen theils gut qualificirter und verlässlicher früherer Aufseher bei Eisenbahnbauten ist es gelungen, geeignete Personen für diese Posten zu erwerben.

c) Straßen-Polizeiordnung.

Wesentlichen Einfluss auf die Straßenerhaltung nimmt die Handhabung einer entsprechenden Straßen-Polizeiordnung.

Solange das bosnisch-hercegovinische Straßennetz nicht so weit gediehen war, dass wenigstens die frequentirtesten Hauptstraßen den Anforderungen des Verkehres vollkommen entsprachen, konnte an die Einführung einer Straßen-Polizeiordnung nicht gedacht werden. Im Jahre 1881, nachdem wenigstens die wichtigsten Verkehrslinien in durchwegs fahrbaren Zustand versetzt waren, schien es an der Zeit diese Maßregel in's Leben zu rufen.

Die mit Verordnung der Landesregierung vom 12. April 1881, Zahl 7.143, publicirte Straßen-Polizeiordnung schloss sich in ihren wesentlichen Bestimmungen den in der österreichisch-ungarischen Monarchie diesbezüglich geltenden Vorschriften an, deren wichtigste, die Festsetzung der Radfelgenbreite, für die verschiedenen Belastungen wie folgt normirt wurde.

Für Wagenladungen von mehr als 20 *q*, 10 *cm*, und von mehr als 40 *q*, 15 *cm* Radfelgenbreite.

Besondere Verfügungen mussten in Betreff des hierlands allgemein gebräuchlichen Tragthierverkehres getroffen werden, der bisher ohne jede Beschränkung blieb, und bei der großen Anzahl von Tragthieren, die oft in

Colonnen bis zu 100 und mehr Stück auf einmal die Straße passirten, mitunter das Fortkommen auf den Straßen wesentlich erschwerte.

Die diesbezüglichen Vorschriften sind folgende:

„Jeder Tragthiercolonne muss eine entsprechende Anzahl Treiber beigegeben sein, so dass für je fünf Tragthiere ein Treiber vorhanden ist.

Derselbe muss an der Spitze seiner Thiere gehen, und das erste an einem Stricke führen, während jedes nachfolgende an dem vorangehenden durch einen Strick gebunden sein muss.

Die Tragthiere haben in der Mitte der Straße geführt zu werden.

Bei Begegnung von Fuhrwerken haben die Tragthiere in der Regel, gleich wie die Wagen, links auszuweichen, ausgenommen bei Bergstraßen, wo die Tragthiere auf der Thalseite auszuweichen haben.

Das längere Stehenbleiben von Tragthieren auf einer belebten und stark befahrenen Straße ist streng verboten; desgleichen ist in geschlossenen Ortschaften das Treiben von Tragthieren am Trottoir und allen nur für Fußgänger bestimmten Stellen und Brücken untersagt."

Mit Rücksicht auf die Art des in Bosnien und der Hercegovina verkehrenden Fuhrwerkes, dessen Ladungsfähigkeit in der Regel unter 20 *q* betrug und meistens aus den im angrenzenden Croatien und Slavonien üblichen leichten Wagen mit kaum 3 *cm* breiten Radfelgen bestand, erschien im Laufe der Zeit eine Erweiterung der vorerwähnten Vorschrift über die Radfelgenbreite nothwendig. Mit Verordnung der Landesregierung vom 27. December 1883, Zahl 24359, wurde daher für Lastwägen von 10 bis 20 *q* Ladung die Radfelgenbreite mit 8 *cm*, von 20 bis 30 *q* mit 10 *cm* vorgeschrieben.

Diese letzteren Bestimmungen konnten jedoch nur mit voller Rigorosität auf den Hauptstraßen durchgeführt werden, da die einheimische Bevölkerung die Anschaffung des leichten Fuhrwerkes mit schmalen Radfelgen wegen dessen Billigkeit bevorzugte, und die Landesverwaltung für den Anfang alles vermeiden wollte, was der Bevölkerung die Angewöhnung an die Benützung des Wagens erschwert hätte, weshalb auch auf den dem localen Verkehre dienenden Bezirksstraßen von einer strengen Handhabung der Vorschriften über die Radfelgenbreite dermalen noch abgesehen wird.

4. Normen für den Neubau und die Reconstruction der Straßen.

Technische Normen für die Anlage der Straßen.

Die nach dem ottomanischen Straßengesetze vom 18. März 1869 aufgestellte Eintheilung und damit verbundene Bestimmung der Breiten der einzelnen Straßenkategorien in:

Reichsstraßen mit 9 *m*
Landesstraßen mit 7 *m*
Bezirksstraßen mit 5·5 *m*
Gemeindewege mit 3 *m*
} Breite

konnte von der Landesverwaltung nicht beibehalten werden, da es vorwegs ersichtlich war, dass einerseits die sogenannten Reichsstraßen von 9 *m* Breite für den bestehenden und für den in den nächsten Jahren zu erwartenden Verkehr selbst auf den wichtigsten Communicationslinien, z. B. Brod-Sarajevo, zu breit angelegt, und anderseits die Kosten des Baues und der Erhaltung so breiter Straßen so bedeutend sein würden, dass selbe mit den Mitteln des Landes in der durch die Verkehrbedürfnisse bedingten Ausdehnung des Straßennetzes in einer verhältnismäßig kürzeren Reihe von Jahren nicht zur Ausführung gelangen könnten.

Eine Abweichung von diesen alten Straßennormen konnte übrigens um so eher eintreten, als diese Normen thatsächlich nicht zur Ausführung gelangten, da wirkliche Straßen (wenn von den in der Nähe der Städte Sarajevo, Mostar und Banjaluka befindlichen kurzen Rudimenten von Straßen abgesehen wird) gar nicht existirten.

Es wurde daher mit der Verordnung der Landesregierung vom 2. März 1880, Zahl 4686, eine neue Kategorisirung der Straßen aufgestellt, bei welcher, soweit sich damals die Verhältnisse überblicken ließen, denselben ebensowohl in Hinsicht des Verkehres als auch des Kostenpunktes Rechnung getragen wurde.

Nach dieser Kategorisirung wurden die Straßen in 3 Classen getheilt:

Landesstraßen erster Classe mit 5 *m* breitem Grundbau und je 1 *m* breiten Banquetten,

Landesstraßen zweiter Classe mit 4·5 *m* breitem Grundbau und je 0·75 *m* breiten Banquetten,

Bezirksstraßen mit 4 *m* breitem Grundbau und je 0·5 *m* breiten Banquetten.

Als Landesstraßen erster Classe wurden jene angesehen, welche die wichtigsten Einbruchstationen der Monarchie mit dem Innern des Landes verbanden, und infolge dessen besondere commercielle und auch militärische Wichtigkeit besaßen.

Als Landesstraßen zweiter Classe galten jene, welche durchlaufende Verbindungen zwischen den Kreisstädten oder sonst wichtigeren Orten vermittelten, die also über die beschränkte Sphäre eines oder mehrerer aneinander grenzender Bezirke hinausreichten.

Zu den Bezirksstraßen waren jene zu zählen, welche speciell nur für die Verbindung der Bezirke untereinander, oder der Bezirke mit den Landesstraßen dienten.

Für alle Straßen ohne Unterschied der Kategorie war vorgeschrieben, dass die Steigung in der Regel fünf Procent nicht überschreiten soll, im schwierigen Gebirgsterrain wurde jedoch die Anwendung von sechs Procent gestattet, und in besonderen Ausnahmsfällen auf kurze Strecken auch die Anwendung von acht Procent erlaubt.

Der zulässige Minimalradius wurde mit 10 *m* festgesetzt.

Was die Construction des Straßenkörpers betrifft, so waren für die hauptsächlichsten Details nachstehende Bestimmungen getroffen:

Die Straßen waren, wo selbe nicht in der Anschüttung lagen, mit Straßengräben zu versehen, deren Grabensohle mindestens 0·4 *m* unter dem Straßenplanum liegen und eine Breite von wenigstens 0·4 *m* erhalten sollten.

Die Straßen hatten einen Grundbau von 16 bis 25 *cm* und eine Beschotterung von 10 bis 16 *cm* Stärke zu erhalten.

Bei felsigem Untergrunde, oder wo die Steinbeschaffung besonders kostspielig war, konnte der Grundbau entfallen und war statt desselben die Schotterdecke 30 bis 40 *cm* stark auszuführen.

Die Steine, welche für die Beschotterung zu verwenden waren, sollten nach keiner Richtung hin die Dimension von 3 *cm* überschreiten. Damm- und Einschnittsböschungen waren entsprechend dem Materiale abzuböschen. Die zum Schutze der Damm- oder Einschnittsböschungen auszuführenden Stütz- oder Futtermauern sollten in der Regel aus Trockenmauerwerk oder Steinsatz mit $^1/_2$- bis $^2/_3$-füßigen Böschungen hergestellt werden und war die Ausführung von Mörtelmauern nur in Ausnahmsfällen vorzunehmen. Endlich war betreff der eventuell zu bauenden Reitwege bestimmt, dass selbe mit 15 Procent Maximalsteigung und einer Breite von 3·5 *m* anzulegen seien und hievon auf die Breite von 2·5 *m* Grundbau zu erhalten haben.

Gleichzeitig mit der Erlassung dieser technischen Normen wurden auch die schon bestehenden Straßen in die einzelnen Kategorien eingetheilt und auch noch jene Routen bestimmt, welche bei deren successive zu erfolgendem Ausbau, nach den für die einzelnen Kategorien erlassenen Normen herzustellen sein werden.

Bei der Einreihung der schon bestehenden Fahrstraßen in die einzelnen Kategorien war deren Wichtigkeit für den Verkehr und nicht der damalige bauliche Charakter der Straße maßgebend.

Es waren daher die in den einzelnen Kategorien angeführten Straßen keinesfalls als Straßen zu betrachten, welche in ihrer Anlage und ihrem Zustande den baulichen Bedingungen entsprachen, die für diese Kategorie im Vorstehenden der Hauptsache nach angegeben waren.

Die vorgenommene Eintheilung in die einzelnen Kategorien sollte vielmehr nur bezwecken, dass alle an den aufgezählten Communicationslinien vorzunehmenden Arbeiten nach einer bestimmten, dem Charakter der betreffenden Straße entsprechenden Norm ausgeführt werden, damit Einheitlichkeit in die Ausführung der einzelnen Communicationslinien, entsprechend der ihnen zufallenden Kategorie, komme.

Bei der oben angeführten Bemessung der Fahrbahnbreiten (das ist die Breite des Grundbaues) für die einzelnen Straßenkategorien war man nach den in der Monarchie allgemein üblichen Annahmen vorgegangen.

Gar bald zeigte es sich jedoch, dass die angenommenen Straßenbreiten für die Verhältnisse hierzulande, einerseits was die Anforderungen des Verkehres, anderseits was die Möglichkeit betrifft, mit den vorhandenen Mitteln die mit der größeren Breite der Straßen sich wesentlich steigernden Kosten derselben zu bestreiten, noch zu reichlich bemessen waren.

Die Bedürfnisse des Landes, sowie nicht minder die militärischen Interessen wiesen darauf hin, dass es nothwendiger erscheint, die Ausdehnung des fahrbaren Straßennetzes zu vergrößern und den Bau neuer Straßenlinien zu beschleunigen, als weniger Straßen, diese aber in einer erst den Anforderungen einer ferneren Zukunft entsprechenden größeren Breite zu bauen. Auch konnten mehrere die Construction des Straßenkörpers betreffende Details vereinfacht und dadurch eine Verringerung der Kilometerkosten der Straßen erzielt werden.

Es wurde daher Ende des Jahres 1883 im Einvernehmen mit der Militärverwaltung eine neue Norm für die Kategorisirung und den Bau der Straßen aufgestellt, und mit Verordnung der Landesregierung vom 27. April 1884, Zahl 4396, publicirt, deren wichtigste Bestimmungen die folgenden sind:

Die Communicationen in den occupirten Ländern werden in drei Classen getheilt:

1. Hauptstraßen,
2. Bezirksstraßen,
3. Reitwege.

1. Hauptstraßen.

Dieselben erhalten inclusive der Banquette eine Breite von 5·0 *m*. Der Grundbau ist bei nicht felsigem Untergrunde auf eine Breite von 4 *m* und in einer Stärke von mindestens 0·2 *m* überall in Ausführung zu bringen. Zu beiden Seiten des Grundbaues sind Banquette von je 50 *cm* Breite anzubringen. Die Stärke der Beschotterung soll über dem Grundbau 15 *cm*, über den Banquetten 10 *cm* sein.

Die Größe des Schotters soll nicht über 5 *cm* betragen, die Maximalsteigung bei Hauptstraßen darf fünf Procent nicht überschreiten. Gegensteigungen sind möglichst zu vermeiden; bei länger andauernden Steigungen sind nach je 40 bis 50 *m* erstiegener Höhe Ruheplätze von beiläufig 40 bis 50 *m* anzulegen. Wo die Straße im Anschnitte liegt, sind horizontale Strecken zu vermeiden und geringe Gefälle anzulegen.

Die Straßen haben sich im coupirten Terrain in ihren Richtungsverhältnissen möglichst dem Terrain anzuschmiegen, so dass Auf- und Abtrag im selben Profile sich decken.

Der Minimalradius hat 10 bis 12 *m* zu betragen; in scharfen Wendungen ist die Straße von 5 auf 6 *m* zu erweitern, und darf in diesen das Straßengefälle zwei Procent nicht überschreiten.

Die Böschungen der Dämme oder Einschnitte sind der Materialbeschaffenheit gemäß anzulegen. Wenn zur Sicherung des Straßenkörpers die Ausführung von Stützmauern nöthig ist, sind selbe als trockene Steinsätze mit $^2/_5$-füßiger Böschung auszuführen. Futtermauern sind je nach den Terrainverhältnissen trocken oder in Mörtel auszuführen, erstere dürfen aber keine steilere Böschung als $^2/_3$, letzteren müssen $^1/_6$-füßige Böschung erhalten.

Die Seitengräben sind 0·40 *m* unter der Oberkante des Banquettes mit einer Sohlenbreite von 0·3 *m* und mit entsprechendem Gefälle für den Wasserabzug anzulegen.

Bei den Brücken und Durchlässen sind die Widerlager womöglich aus Stein herzustellen, und zwar bei den Widerlagern für Objecte mit kleinerer Spannweite und bis zu einer Höhe von 5 *m* aus Trockenmauerwerk, bei größeren Brücken, eventuell bei größerer Höhe der Widerlager, aus Bruchsteinmauerwerk in Mörtel.

Die kleineren Durchlässe bis zu 1 *m* Spannweite sollen in der Regel mit Steinplatten abgedeckt werden. Für größere Spannweiten sind die Tragconstructionen aus möglichst einfachen aber genug stark dimensionirten Holzconstructionen herzustellen; die Unterkante derselben muss mindestens 1 *m* über den höchsten Hochwasserstand reichen.

Zum Abschlusse der Straße sind Geländer und Radabweiser anzubringen, erstere bei Dammböschungen über 5 *m* senkrechter Höhe.

Die Entfernung der Radabweiser von einander hat 2·5 bis 3 *m* zu betragen.

2. Bezirksstraßen.

Die vorstehenden Vorschriften haben auch mit Ausnahme der Straßenbreite und Steigungsverhältnisse für diese Straßenkategorie Geltung.

Die Straßenbreite hat bei den Bezirksstraßen 4 *m* zu betragen, wovon 3 *m* auf den Grundbau und je 0·5 *m* rechts und links des Grundbaues auf das Banquet entfallen. Bei besonders schwierigem Terrain kann die Straßenbreite auf 3·5 *m* reducirt werden. Die Maximalsteigung soll auch bei den Bezirksstraßen in der Regel fünf Procent nicht überschreiten, doch ist es in Ausnahmsfällen auch gestattet, sechs bis acht Procent auf kurze Strecken anzuwenden, insbesondere dann, wenn hiedurch die Kosten der Anlage verringert werden.

3. Reitwege.

Für Reitwege wurde die Breite von 2·5 *m* und die im Allgemeinen einzuhaltende Maximalsteigung mit 15 Procent fixirt.

Im übrigen wurde die Frage, ob die Reitwege mit Grundbau zu versehen sind, der mit Rücksicht auf die localen Verhältnisse und die Frequenz des Weges jeweilig zu treffenden Entscheidung überlassen.

Bei jenen Reitwegen, die in einer Route führen, in welcher eventuell später eine Fahrstraße gebaut werden sollte, wurde als allgemeine Directive festgesetzt, dass bei der Neuherstellung des Reitweges, dessen Tracé thunlichst so anzulegen ist, dass bei der Umwandlung in eine Fahrstraße dieses auch für die Fahrstraße möglichst beibehalten werden kann.

Durch diese vorstehend angeführten normativen Vorschriften wurde es ermöglicht, bei voller Rücksichtsnahme auf die überhaupt stets geforderte Solidität der Bauausführung und auf die Anforderungen des Verkehres, wie selbe für eine längere Reihe von Jahren vorauszusehen waren, doch die kilometrischen Kosten des Baues neuer Straßen auf das Möglichste zu reduciren; durch die Ausschließung jedes größeren, über fünf Procent reichenden Steigungsverhältnisses bei den Hauptstraßen wurde aber eine weitere wesentliche Verbesserung erreicht, da das Vorkommen auch nur kürzerer Strecken mit größeren Steigungen doch die Praktikabilität der Straße im Allgemeinen verringern und die Anwendung von Vorspann nöthig machen würde.

Es wurde überhaupt zum Grundsatze gemacht, der richtigen Wahl des Tracés der Straßen in Bezug auf deren allgemeine Richtung, Lage und Steigungsverhältnisse die größte Aufmerksamkeit zuzuwenden und nach Möglichkeit, selbst wenn hiefür Opfer gebracht werden mussten, dem für die Ökonomie des Verkehres günstigsten Tracé den Vorzug zu geben.

Die vorstehend angeführten technischen Baunormen hatten auch für die Reconstruction bestehender Straßen, wenn selbe infolge fehlerhafter oder ungenügender Anlage derselben nothwendig wurde, Geltung.

Nach diesen Normen ist bisher eine große Kilometerlänge von Straßen ausgeführt worden, und haben sich diese als vollkommen entsprechend bewährt.

Die vor Erlassung dieser Normen nach den älteren Vorschriften gebauten Straßen sind, auch wenn dieselben eine größere Breite haben, als die für die einzelnen Straßenkategorien neu fixirten, in ihren ursprünglichen Breiten zu erhalten.

Die getroffenen principiellen Änderungen in der Kategorisirung der Straßen machten auch eine neue Eintheilung der bestehenden Straßen in die einzelnen Kategorien nöthig, umsomehr als auch nach den in den ersten Jahren der Occupation gesammelten Erfahrungen die ursprünglich bestandenen Anschauungen über die Wichtigkeit einzelner Straßenzüge eine Berichtigung erfuhren.

Bei dieser neuen Eintheilung der Straßen wurden nur die bestehenden und jene, deren Bau im selben Jahre, in welchem die Eintheilung erfolgte, sichergestellt war, in Betracht gezogen, während die Straßenzüge, deren Bau in den späteren Jahren erfolgen sollte, unberücksichtigt blieben.

Auch bei dieser neuen Eintheilung war für die Classificirung die Wichtigkeit der betreffenden Communication in erster Linie entscheidend, und wurde deren Bauzustand nur insoferne berücksichtigt, als derselbe im Allgemeinen den für die betreffende Kategorie aufgestellten Normen entsprach.

Die vollständige normalmäßige Reconstruction der bestehenden Straßen wurde je nach der actuellen Nothwendigkeit zur successiven Durchführung in Aussicht genommen, und zwar so, dass in den frequentesten Straßen, insbesondere jene Strecken, welche abnormale Steigungen besaßen, oder welchen noch ein genügend fester Untergrund mangelte, nach Maßgabe der verfügbaren Mittel in erster Linie umgebaut werden sollten.

Normen für die Tracirung und Projectsverfassung.

Durch die Anwendung der Vorschrift, dass sich das Tracé der Straße in seinen Details der Figuration des Terrains möglichst enge anzuschließen habe, sowie mit Rücksicht auf die verhältnismäßig einfache Construction des bei der geringen Straßenbreite in der Regel nicht umfangreichen Straßenkörpers, konnte von einer in die kleinsten Details eingehenden Tracirung und Projectverfassung abgesehen werden, und daher ein vereinfachtes Tracirungsverfahren zur Anwendung gelangen, durch welches sowohl die Kosten wie der Zeitaufwand für die Verfassung der Straßenprojecte gegenüber der sonst üblichen Tracirungsmethode wesentlich verringert wurden, ohne dass hiedurch die Güte und Verwendbarkeit der gelieferten Operate beeinträchtigt worden wäre.

Mit Verordnung der Landesregierung vom 13. April 1886, Zahl 18665, wurden die bezüglichen Normen für die Verfassung der Straßenprojecte erlassen.

Aus einer großen Anzahl von Projectaufstellungen, welche im Jahre 1886 vorgenommen wurden, ergibt sich, dass sich die Kosten der Tracirung und Projetverfassung nach diesen Normen per Kilometer im hügeligen Terrain auf 45 bis 50 fl., im Gebirgsterrain auf 60 bis 70 fl. belaufen.

Bauausführung der Straßenneubauten und Reconstructionen.

Das unabweisbare Bedürfnis nach Herstellung fahrbarer Verbindungen, welches sich insbesondere in den ersten Jahren der Occupation geltend machte, und die Nothwendigkeit, demselben möglichst rasch abzuhelfen, brachte es bei der großen Ausdehnung der herzustellenden Communicationslinien und bei der Unzulänglichkeit der Anzahl des der Landesverwaltung zugebote stehenden technischen Personales mit sich, dass in den ersten Jahren der Occupation insbesondere in den Seitenverbindungen einfache Fahrwege ohne vorherige Projectsverfassung, oftmals mit Robot allein oder mit geringfügigen von der Landesverwaltung bewilligten Geldsubventionen theils ganz neu, theils bloß durch Verbesserung der bestehenden Wege, hergestellt wurden.

Auch in den Hauptlinien wurde die Reconstruction der bestehenden Wege in Fahrwege, insoferne dieselbe ohne besonderen Geldaufwand mit Militär- und Robotkräften allein bewirkt werden konnte, oftmals nur nach allgemeiner Angabe und Absteckung des Tracés durch Ingenieure der Landesverwaltung oder durch technische Officiere der k. k. Truppen ausgeführt, wobei insbesondere bei den zur Zeit der militärischen Operationen hergestellten Straßen die durch die Operationen unbedingt erheischte, möglichst rasche Fahrbarmachung der in Angriff genommenen Verbindungen für die Anlage derselben maßgebend war.

Nur für Straßenbauten, zu welchen mehr oder minder große Geldmittel aufgewendet werden konnten und deren Ausführung, wenn auch nur theilweise durch Unternehmer erfolgte, wurden detaillirtere Bauoperate verfasst und darnach die betreffenden Straßen gebaut.

Dieses durch die Verhältnisse bedingte Abgehen von den für eine zweckmäßige und solide Anlage der Straßen unbedingt erforderlichen technischen Vorarbeiten hatte zur Folge, dass viele der in den ersten Jahren der Occupation gebauten Straßen nur den Charakter des Provisoriums trugen, welcher allerdings den momentan vorhandenen Bedürfnissen nach einer fahrbaren Verbindung genügte, nicht aber für die Folge den Anforderungen eines geregelten Verkehres entsprechen konnte.

Die Ausführung der aus Landesmitteln hergestellten Straßenbauten erfolgte in Regie der Landesregierung, und wurden die zu bauenden Straßen kilometerweise, entweder directe an die einzelnen Arbeitspartien oder an kleinere Accordanten vergeben, welchen die Landesverwaltung die Werkzeuge beistellte, deren Reparatur jedoch der Accordant aus Eigenem zu bestreiten und ebenso auch die Kosten der ihm von der Landesverwaltung gelieferten Sprengmittel zu vergüten hatte.

Im Falle der Verwendung von Robot zu den Straßenbauten wurden auch in den meisten Fällen den einzelnen Robotpflichtigen die von denselben in sechs Tagen zu leistenden Arbeiten in Accord übergeben.

Die Oberleitung aller aus Landesmitteln herzustellenden Straßenbauten steht dem Baudepartement der Landesregierung zu. Die Kreisingenieure führen die unmittelbare Leitung über die in den einzelnen Kreisen auszuführenden Straßenbauten; für einzelne größere Bauten werden zwar eigene Bauleitungen aufgestellt, welche jedoch vollständig unter der Ingerenz des Kreisingenieurs stehen.

Durch diese Maßnahmen kann die möglichst weitgehendste Ökonomie bei Ausführung der Straßenbauten erzielt werden.

Nach Beendigung der Bauten werden dieselbe von Organen des Baudepartements der Landesregierung collaudirt und sodann der Kreisbehörde zur Erhaltung übergeben.

5. Chronologische Darstellung der Leistungen im Straßenbau.

Mit der im Jahre 1880 erfolgten Übernahme der bisher von der Heeresverwaltung erhaltenen wichtigsten Straßenzüge in die Landesverwaltung trat an dieselbe die Aufgabe heran, nicht allein das von der Heeresverwaltung hergestellte Straßennetz zu erhalten und zu verbessern, sondern dasselbe auch nach den gegebenen Bedürfnissen zu ergänzen.

Nachdem die militärischen Interessen aber noch die Ausführung einer Reihe von neuen Straßenlinien, sowie die Verbesserung, beziehungsweise den definitiven Ausbau bereits nothdürftig fahrbar hergestellter erheischten, so mussten diese Straßenbauten nunmehr zumeist aus Landesmitteln bewirkt werden.

Das von der Landesverwaltung für den Ausbau des Straßennetzes aufzustellende Programm war daher, insoferne es sich um die Disponirung mit den aus dem Landesbudget zur Verfügung stehenden Geldmitteln handelte, vorerst fast ausschließlich durch die Rücksichtnahme auf die Anforderungen der militärischen Interessen bestimmt, und wurde auch demgemäß im Einvernehmen mit der Militärverwaltung festgestellt.

Als im militärischen Interesse gelegene, wichtigste Straßenherstellungen waren folgende zu bezeichnen:

1. Die klaglose Instandhaltung der Hauptstraße Brod-Sarajevo-Mostar-Metković.
2. Die Instandhaltung der Communicationen Banjaluka-Travnik und Travnik-Livno.
3. Der Neubau, beziehungsweise die Instandsetzung der schon bestehenden Verbindungen von Sarajevo gegen die Grenzen des Sandžak Novibazar und der Linien Sarajevo-Višegrad-Uvac und Sarajevo-Gorazda-Svetloborje.
4. Die Vollendung der Straße Sarajevo-Mostar-Metković, insbesondere die Verlegung des Uberganges über den Paprač.
   Die im Jahre 1880 zur Disposition stehenden Geldmittel sollten in erster Linie der Ausführung dieses Programmes zugewendet werden.
   Als weitere, militärisch wichtige Linien wurden ferner bezeichnet:
5. Der Bau der Rocadelinie entlang der montenegrinischen Grenze von Ragusa über Trebinje-Bilek nach Avtovac, beziehungsweise Gacko, und in weiterer Fortsetzung über Foča-Gorazda nach Rogatica.
6. Die Verbindung der an der montenegrinischen Grenze gelegenen Punkte Bilek und Gacko mit Mostar, beziehungsweise mit der Straße Mostar-Metković durch die beiden Straßenlinien: Domanović-Stolac-Bilek und Mostar-Nevesinje-Gacko-Avtovac.
7. Der Bau einer zweiten Verbindungslinie von Mostar zum Meere über Ljubuški-Vrgorac im Anschlusse an die Straße nach Spalato.
8. Die Herstellung einer directen Verbindung von Sarajevo gegen die serbische Grenze und der Ausbau der in der Straße Doboj-Tuzla-Zvornik nur nothdürftig fahrbaren Theilstrecken, insbesondere des Überganges über die Wasserscheide aus dem Sprečathale in das Drinathal zwischen Han Zabrdje und Zvornik.

Mit der Realisirung dieses Programmes war die zunächst von der Landesverwaltung zu entfaltende Thätigkeit im Straßenbaue vorgezeichnet.

Da jedoch die aus dem Landesbudget für Straßenbauten verfügbaren Mittel anbetrachts der Größe der zu leistenden Aufgabe ersichtlich unzureichend waren, wurde seitens der Militärverwaltung bis zum Jahre 1884 insbesondere durch Commandirung von Officieren und Mannschaft der technischen Truppen und Beistellung von Militärarbeitern aus der Infanterietruppe die Ausführung der militärisch wichtigsten Straßen beschleunigt.

Für die, speciell den Bedürfnissen der Bevölkerung dienenden Bezirksstraßen konnte seitens der Landesverwaltung nur eine sehr geringe Gelddotation aus Landesmitteln zugewiesen werden.

Um jedoch die Herstellung fahrbarer Verbindungen der Bezirksorte mit den Hauptstraßen, welche sowohl für die Bevölkerung wie für die Verwaltung von großer Wichtigkeit waren, nicht auf lange Zeit hinaus zu verschieben, musste in der Regel von der Herstellung normal gebauter Straßen dieser Kategorie abgesehen werden und wurden in jenen Bezirken, wo Robot genügend vorhanden war, Fahrwege mit möglichst entsprechendem Tracé, mit Grundbau und Schotter versehen, entweder neu hergestellt, oder es wurden die bestehenden alten türkischen Wege, welche fast ausnahmlos in ihrem ursprünglichen Zustande unfahrbar waren, umgebaut.

Dies sind im kurzen die Grundzüge des Programmes, welches in den ersten Jahren für die Bestimmung der auszuführenden Straßenbauten maßgebend war.

Im Jahre 1883 wurden über Veranlassung des k. und k. gemeinsamen Ministeriums von der Landesverwaltung gemeinsam mit den Vertretern der Heeresverwaltung für die weiteren Jahre jene Straßenlinien festgestellt, deren Bau wünschenswert erschien, der Zeitpunkt der Ausführung derselben jedoch den jährlich diesbezüglich zu treffenden Entschließungen des k. und k. gemeinsamen Ministeriums vorbehalten.

Die folgende Darstellung enthält die in den einzelnen Jahren von der Landesverwaltung für Straßenzwecke verwendeten Mittel und die hiemit bewirkten Leistungen unter Anführung der bei einzelnen Straßen von der Heeresverwaltung geleisteten Beihilfe.

Zur richtigen Beurtheilung der folgenden Darstellung der Bauthätigkeit und der dieselbe zusammenfassenden angeschlossenen Tabellen Nr. 3 bis inclusive 7 mögen noch folgende Ausführungen dienen.

Von den, seitens der Heeresverwaltung aus dem Occupationscredite hergestellten Straßen- und Brückenbauten wurden nur jene angeführt, die für den allgemeinen Verkehr größere Bedeutung haben, während die lediglich militärischen Interessen dienenden Bauten (so z. B. Wegbauten zu den Befestigungen) nicht in die Darstellung einbezogen wurden.

Als Neubauten oder Reconstructionen von Straßen und Wegen erscheinen nur solche Bauten bezeichnet, für welche in einer Jahresperiode entweder größere Geldsummen oder eine bedeutende Anzahl von Robotkräften verwendet wurden.

Bei vielen Verbindungen erfolgte entweder in ihrer ganzen Länge, so zwischen Rača und Zvornik, meistens aber in jenen Strecken, wo das Tracé des bestandenen türkischen Weges in seiner allgemeinen Lage beibehalten werden konnte, die Umwandlung des bestandenen Weges in eine Fahrstraße durch Legung von Grundbau, Neuherstellung der Objecte und Brücken, Stützmauern, Umlegung vorkommender Steilen allmählich durch die jedes Jahr bei der Erhaltung bewirkten Arbeiten und kann daher für den Zeitpunkt der Entstehung, beziehungsweise der Reconstruction solcher Communicationslinien ein bestimmtes Jahr nicht angegeben werden.

Straßenstrecken größerer Länge, welche auf diese Weise durch successive erfolgte Reconstructionen fahrbar gemacht wurden, sind in der angeschlossenen Übersichtskarte speciell ersichtlich gemacht.

Obwohl derartige Reconstructionen eigentlich als Neubauten anzusehen waren, so wurden deren Kosten bis zum Jahre 1884 doch auch zum Theile aus der Straßenerhaltungsdotation bestritten, da bei dem unfertigen Zustande der meisten Straßen eine strenge Scheidung zwischen Straßenerhaltungsarbeiten und Neubauten schwer möglich war, so dass auch im Jahre 1883 ein nicht unbeträchtlicher Betrag aus der Baudotation für Straßenerhaltungszwecke Verwendung fand.

Erst vom Jahre 1884 angefangen, nachdem der Charakter der Communicationen ein mehr fertiger war, konnte eine strengere Scheidung zwischen Straßenerhaltung und Bauauslagen eintreten.

Obwohl in der Tabelle Nr. 4 die aus der Straßenerhaltungsdotation für Straßen- und Brückenbauten verwendeten größeren Beträge gesondert nachgewiesen sind, so können doch aus dem oben angeführten Grunde erst vom Jahre 1884 die aus der Tabelle Nr. 6 ersichtlichen Straßenerhaltungskosten als der wirkliche Aufwand für die Straßenerhaltung angesehen werden, umsomehr, als seit jener Zeit die Höhe der für die Straßenerhaltung bewilligten Geldmittel sich nach den thatsächlichen Bedürfnissen richtete, und nicht durch die Rücksichtnahme auf die Grenzen des Budgets eingeschränkt werden musste.

Die Nothwendigkeit, für die Aufrechthaltung der Verbindungen nicht allein auf den Haupt-, sondern auch auf den Seitenlinien zu sorgen, brachte es mit sich, dass in den ersten Jahren der Occupation einzelne Verbindungslinien bei den Haupt- und Bezirksstraßen eingereiht werden mussten, welche ihrem Charakter nach den Anforderungen an eine derartige Communication nicht entsprachen, ja selbst nicht einmal fahrbar waren.

Um ein übersichtliches Bild über das allmähliche Anwachsen des Straßennetzes geben zu können, sind in den beiliegenden Tabellen bei den Haupt- und Bezirksstraßen nur jene angeführt, welche in dem betreffenden Jahrgange fahrbar waren.

Durch den Wechsel der Verhältnisse bedingt, haben im Laufe der Jahre einige Communicationslinien, welche früher für den Verkehr von größerer Bedeutung waren, diese Bedeutung später eingebüßt, während andere an ihre Stelle getreten sind. Dementsprechend erfolgte auch eine Änderung der Kategorisirung derselben, welche aus den Tabellen, sowie bei der Beschreibung der Bauthätigkeit, in den einzelnen Jahren ersichtlich gemacht ist. Bei den für die einzelnen Straßenlinien angegebenen Längen wurden die Resultate der eben im Zuge befindlichen, neuen, genauen Vermessung der Straßen, soweit dieselben bis nun vorlagen, berücksichtigt, hingegen die übrigen Längen nach den Resultaten älterer Messungen mit möglichster Benützung der im Laufe der Zeit vorgenommenen Rectificationen eingestellt.

Durch die erst im Laufe des Jahres 1879 erfolgte Activirung des technischen Baudienstes und die in erster Linie nöthige Bewältigung der organisatorischen Aufgaben war in diesem Jahre die Entfaltung einer eigentlichen Bauthätigkeit der Civilverwaltung sehr gehindert, und konnte daher auch von den im Budget des Jahres 1879 für Straßenzwecke eingestellten Dotationen von zusammen 232.000 fl. nur ein geringer Theil im Betrage von zusammen 39.083 fl. 69 kr. zur Verausgabung gelangen, dessen Verwendung nur nach den fallweise erhobenen Anforderungen, und nur auf den Seitenlinien erfolgte, nachdem in diesem Jahre das Hauptstraßennetz noch unter der Heeresverwaltung stand.

I. Thätigkeit der Militärverwaltung bei den Straßenbauten.

Vom Beginne der Occupation bis zur Übernahme der Communicationen in die Civilverwaltung.

Jahre 1878 und 1879.

Vom Beginne der Occupation bis zum Ende des Jahres 1878 fiel die gesammte im Occupationsgebiete entwickelte Thätigkeit im Bauwesen der Militärverwaltung zu, da die Civilverwaltung erst in der Organisirung begriffen, über keinerlei Mittel verfügte, um in Bauangelegenheiten irgendwelche Initiative zu ergreifen und es sich auch vor allem um jene baulichen Herstellungen handelte, die im Interesse der militärischen Operationen gelegen waren.

Auch in dem darauffolgenden Jahre 1879 wurde an diesem Verhältnisse, was die eigentliche Ausführung von Bauten betrifft, wenig geändert und konnten erst in diesem Jahre seitens der Civilverwaltung die Grundlagen bestimmt und die Vorbereitungen getroffen werden, um das von der Militärverwaltung begonnene Werk fortzusetzen.

Vom Jahre 1880 angefangen übernahm die Landesverwaltung die Obsorge über das gesammte Straßenwesen. Die im Verhältnisse zur Größe der gestellten Anforderungen unzulänglichen Landesmittel wiesen aber auch in diesem wie in den folgenden Jahren bis Ende 1883 die Landesverwaltung auf die Unterstützung der Militärverwaltung an, welch' letztere dieselbe nach Zulässigkeit ihrer Mittel, durch die Herstellung einzelner, für militärische Zwecke besonders wichtiger Communicationslinien aus den militärischen Crediten und insbesondere durch Beistellung von technischen Officieren zur Leitung und militärischen Arbeitskräften zur Ausführung einzelner Communicationen, sowie auch zur Verbesserung bereits bestehender bereitwilligst gewährte.

Diese auf die Förderung des Communicationswesens gerichteten Intentionen der Militärverwaltung weckten auch das Interesse der einzelnen Stationscommandanten, welche in vielen Orten des Landes unter Heranziehung der ihnen zur Verfügung stehenden Mannschaft aus eigener Initiative so viel als möglich zur Besserung der Communicationen, insbesondere jener in den kleineren Städten, beigetragen haben.

Den Leistungen der Militärverwaltung und ihrer Organe ist daher auch ein wesentlicher Antheil an den bisherigen namhaften Fortschritten im Communicationswesen zu danken.

Insoferne es sich um die von der Militärverwaltung der Landesverwaltung gewährte Unterstützung bei den aus Landesmitteln hergestellten Bauten handelte, wird dieselbe bei der Darstellung der Resultate der von der Landesverwaltung entwickelten Thätigkeit entsprechend zum Ausdrucke gelangen.

Was jedoch die von der Militärverwaltung allein ausgeführten Herstellungen betrifft, so gehören dieselben zwar nicht in den Rahmen dieser Darstellung; um jedoch ein gesammtes Bild über die im Lande entwickelte Bauthätigkeit, insoferne selbe nicht bloß rein militärischen Zwecken, sondern auch den Landesinteressen diente, zu erhalten, ist eine specielle Anführung der von der Militärverwaltung bis zum Jahre 1879, insbesondere im Communicationswesen entwickelten Thätigkeit wünschenswert, welche an der Hand diesbezüglicher aus militärischer Quelle stammender Mittheilungen wie folgt gegeben wird.[1])

Neuherstellung oder Fahrbarmachung von Straßen und Saumwegen.

1. Straße Bosnisch Brod-Han Compagnie-Sarajevo.

Diese Communication, die wichtigste Verkehrsader des Landes, die Hauptoperationslinie der Occupationsarmee und deren bedeutendste Nachschublinie, hat eine Länge von 241·75 *km*.

Die Arbeiten behufs ihrer durchgreifenden Reconstruction wurden zum größten Theile und namentlich an den schwierigsten Strecken, an die Bauunternehmung G. Bucher vergeben, während sie an den anderen Strecken in eigener Regie unter Aufbietung von 13 technischen Compagnien und 6 Infanteriebataillonen in Angriff genommen wurden.

Die Anfangsstrecke Brod-Siekovac, 9·57 *km*, durch die großen Überschwemmungen 1878/79 ganz zerstört, wurde von der Bauunternehmung M. Schneller als Dammstraße gegen Hochwässer geschützt, wieder neu hergestellt.

Die ganze Straße Brod-Sarajevo wurde vollkommen fahrbar mit einer Breite von mindestens 5 *m* und größtentheils mit Grundbau versehen, gebaut.

Die wichtigsten Arbeiten waren Umlegungen an den steilen Stellen durch Einschaltung von Serpentinen, Entwässerung und Erhöhung versumpfter Stellen, Verbreitern durch Absprengung von Felswänden, Herstellung von Stützmauern und einer großen Zahl mitunter bedeutender Objecte.

---

[1]) Antheilnahme der Occupationstruppen und der Heeresverwaltung an den Maßnahmen zur Förderung der materiellen und culturellen Entwicklung Bosniens und der Hercegovina. Separatabdruck aus dem Organ des militär-wisenschaftlichen Vereines, Wien 1882.

2. Straße Sarajevo-Mostar-Metković-Nĕum.

Diese Linie, 196·6 *km* lang, erschien als die nächst wichtigste Communication im Lande nicht nur allein mit Rücksicht darauf, dass dieselbe die einzige fahrbare Verbindung zwischen der Landeshauptstadt Bosniens mit jener der Hercegovina und mit der Meeresküste darstellte, sondern weil der gegenständliche Straßenzug auch vom militärischen Standpunkte für den Nachschub und die Verproviantirung der Truppen vom Meere aus von eminenter Bedeutung war.

Diese Route bildete gleichzeitig die Hauptverbindungslinie Dalmatiens mit seinem neu gewonnenen Hinterlande.

Die Thalstrecke Mostar-Konjica wurde an die Unternehmung P. Lugher überlassen und von derselben, mit Ausnahme der Strecke über den Paprać, welche mit Rücksicht auf die außerordentlichen Kosten ihrer vollständigen Reconstruction ausgeschieden werden musste, als vollkommen fahrbare Straße mit mindestens 5 *m* Breite und 6 Procent Maximalsteigung größtentheils mit Grundbau, dann mit einer größeren Zahl ganz neu in Bruchsteinmauerwerk erbauten Brücken und Durchlässen versehen, hergestellt.

In der Strecke Mętković-Tasovčić war nicht allein der Straßenkörper über das Hochwasser der Narenta dammartig zu erhöhen, sondern es mussten auch die Krupa und Bregava überbrückt werden, was mittels Eisenconstructionen erfolgte.

Die übrigen Theile der Straße wurden von technischen Truppen, und was insbesondere in der Hercegovina in größerem Maßstabe erfolgte, von Infanterietruppen mit Heranziehung der Landbevölkerung den Bedürfnissen des Verkehres entsprechend, reconstruirt und fahrbar gemacht.

Nur an der Wasserscheide des Ivanberges war es nicht möglich, die außerordentlich umfangreichen und kostspieligen Arbeiten zur Zeit durchzuführen, daher die Straße an dieser Stelle, ähnlich wie am Paprać, noch mehrfach steile Stellen und sonstige, Abhilfe erheischende Punkte enthielt.

3. Straße Berbir-Banjaluka, Travnik-Han Compagnie.

Diese Straße war gleichfalls als eine der wichtigsten Verbindungen zwischen Sarajevo und dem Savethale zu betrachten (Länge 195·4 *km*).

Ihre Instandsetzung und theilweise Reconstruction wurde in eigene Regie genommen und die Straße in dem Theile Berbir-Banjaluka, welcher in der Anfangsstrecke zur Sicherung von Saveüberschwemmungen als Dammstraße hergestellt werden musste, vollkommen fahrbar gemacht.

Dieses Resultat auch in der Strecke Banjaluka-Travnik zu erreichen, war nicht möglich, indem die ungünstigen Traceverhältnisse (starke Steigungen und versumpfte Stellen) vielfache Umlegungen erforderten und die Beschaffung von Steinmateriale für den Straßenbau mit außerordentlichen Schwierigkeiten und Kosten, insbesondere wegen des Transportes verbunden war.

Die Arbeiten beschränkten sich sonach auf die Umgehung einzelner besonders steiler Stellen (Gorni Šeher), Entsumpfung durch Anlage von Abzugsgräben und Beschotterung.

Die Straße konnte daher nur bei trockenem Wetter, und nur für leichteres Fuhrwerk als vollkommen praktikabel angesehen werden.

Während der Wintermonate wurde die Verbindung zwischen Banjaluka und Travnik durch einen Tragthiercurs aufrecht erhalten.

Für eine kürzere und entsprechendere Verbindung beider Orte wurden Studien hinsichtlich eines Straßentracés am rechten Vrbasufer über Skender-Vakuf gemacht.

Die letzte Theilstrecke von Travnik bis zur Verbindung mit der Broder Straße wurde vollkommen fahrbar hergestellt.

4. Straße Novi-Brčka-Dolnja Tuzla-Sarajevo.

Von dieser Straße kam vorerst nur die Theilstrecke von Brčka nach Tuzla (58·22 *km*) in Betracht, in welcher 7 größere Brücken und 11 Durchlässe von der Bauunternehmung Aranyi, die übrigen Straßenarbeiten in eigener Regie durch technische Truppen ausgeführt wurden.

Die Straße wurde in gut fahrbaren Zustand versetzt und die größten Steilen durch Einschaltung von Serpentinen ausgeschieden.

Für die weitere Fortsetzung behufs Verbindung von Tuzla mit Sarajevo konnte noch nichts geschehen, da hier die äußerst beschwerlichen Saumwege erst hinsichtlich des zu wählenden Straßentracés längerwährenden Recognoscirungen unterzogen werden mussten.

Bei den Studien wurde die Straßenführung entweder über Kladanj-Olovo oder über Vlasenica in Aussicht genommen.

5. Verbindungen mit der Drinalinie.

Die von Sarajevo an die Drinalinie führenden Verbindungen, Saumwege von theilweise sehr schlechter Beschaffenheit, boten in der ersten Periode sowohl wegen der außerordentlich umfangreichen und schwierigen

Arbeiten, als auch wegen der vorangehenden zeitraubenden Recognoscirungen und Straßentracirungen sehr bedeutende Schwierigkeiten.

Dennoch gelang es, diese Verbindungen größtentheils gut fahrbar zu machen, wenn auch die Anforderungen eines größeren Fuhrwerksverkehres noch weitere Reconstructionen, insbesondere die Beseitigung einzelner steiler Stellen durch Einschaltung von Serpentinen, ferner Verbreiterungen des in einzelnen Strecken nur 3 *m* breiten Planums nothwendig erscheinen ließen. Die Arbeiten wurden durchgehends in eigener Regie mit technischen Truppen und Beigabe von Infanterie und Landesbewohnern vorgenommen.

Die hier in Betracht kommenden Communicationen waren:

a) Sarajevo-Mokro-Rogatica-Višegrad, circa 111·5 *km* lang. Diese Route bestand nur als Saumweg, von welchem zuerst der Theil von Sarajevo nach Rogatica in eine eingeleisige gut fahrbare Verbindung umgewandelt wurde, im übrigen aber sich nur auf die Ausbesserung des Saumweges beschränkt werden musste.

In der Folge gelangte aber die ganze Strecke mit einer 5 *m* breiten Fahrbahn zur Vollendung.

Die vorzunehmenden Arbeiten bestanden in der Herstellung des Planums, wozu vielfache Absprengungen von Felsen, Anschüttungen mit Stützmauern u. dgl. nothwendig waren, sowie in der Herstellung einer bedeutenden Anzahl von Durchlässen und sonstigen kleineren Objecten.

Endlich wurde auch die Fortsetzung dieser Verbindung von Višegrad über das Bjelo brdo bis an den Uvac an der Grenze des Sandžaks Novibazar in ähnlicher Weise, jedoch vorerst nur für leichteres Fuhrwerk fahrbar gemacht und eine hölzerne Brücke über den Uvac hergestellt.

Die Entfernung von Višegrad bis zu dieser Brücke beträgt circa 36·8 *km*.

Als zweite Hauptverbindung erschien:

b) Sarajevo-Pale-Gorazda, circa 75·5 *km* lang. Diese Communication bestand aus einem sehr mühsam zurückzulegenden Saumwege, der zunächst praktikabel gemacht wurde.

Der Umbau in eine Fahrstraße war, weil das bestehende Tracé größtentheils hiezu nicht verwertet werden konnte und die Straßenanlage neu tracirt werden musste, ein vollständiger Neubau.

Trotz der hiedurch bedingten großen Arbeiten und der obwaltenden vielfachen Terrainschwierigkeiten gelang es dennoch dem unermüdlichen Schaffen der technischen Truppen, auch diese Linie mit 5 *m* Fahrbreite, wenn auch vorerst nur für leichtes Fuhrwerk, fahrbar zu machen.

Für das Fortkommen schwerer Fuhrwerke boten noch die nicht beseitigten steilen Stellen unmittelbar am Aufstiege von Sarajevo und am Karolinensattel Hindernisse.

Um nun den militärisch sehr wichtigen Verkehr zwischen Sarajevo und Gorazda vollkommen zu sichern, und gleichzeitig eine Rokadelinie in der Nähe der Drinalinie zu besitzen, wurde der bestehende, aber nur stellenweise praktikable Saumweg Rogatica-Gorazda in eine gut fahrbare eingeleisige Straße von 3 *m* Fahrbahnbreite nach einem neu ermittelten Tracé umgewandelt, wonach diese Communication eine Länge von 38·5 *km* erhielt.

Endlich wurde die Fortsetzung der Straße gegen das Limgebiet über Čajnica bis nach Svetloborje mit 5 *m* Fahrbahnbreite ausgeführt (9·4 *km*).

Damit war die Landeshauptstadt mit dem Limgebiete durch zwei, wenn auch nur nothdürftig fahrbare Straßen verbunden, deren Endunkte am Uvac und bei Svetloborje sind.

Als weitere Verbindung zur Drinalinie war die Communication:

c) Ragusa-Trebinje-Bilek-Gacko-Foča-Gorazda zu betrachten (circa 210 *km*). Dieselbe wurde in der Strecke Ragusa-Bilek circa 57·58 *km* lang fahrbar gemacht; in dem ersteren Theile bis Trebinje war bereits ein, jedoch sehr vernachlässigter Fahrweg vorhanden. Bis Bilek wurde der Saumweg zu einer Straße verbreitert, jedoch sind die Steigungen so groß gewesen, dass der Verkehr nur mit leichten Fuhrwerken möglich war.

Von Bilek bis Gorazda bestand jedoch nur ein größtentheils praktikabel gemachter Saumweg. Die Recognoscirungen für die Anlage einer Straße wurden vorgenommen.

6. Straße Travnik-Kupreš-Livno-Sinj (respective Bilibreg).

Diese Communication 149·56 *km* lang, bildete eine zweite Verbindung des Landesinnern mit dem Meere jedoch war dieselbe nur von secundärer Bedeutung.

Dieselbe wurde nach Thunlichkeit in fahrbaren Zustand gesetzt; vollkommen konnte dieses Ziel nicht erreicht werden, weil zur Beseitigung steiler Stellen ganz neue Tracen erforderlich waren, ferner der größte Theil der Brücken fehlte, daher sich begnügt wurde, nur die Herstellungen für die Straßenbenützung durch leichtere Fuhrwerke vorzunehmen.

Die in eigener Regie bewirkten Arbeiten wurden jedoch durch die Schwierigkeiten im Schottertransporte, sowie durch ungünstige Witterung (Schneewehen auf dem Hochplateau) wesentlich beeinträchtigt.

7. Straßenherstellungen in der Krajina.

Mit Rücksicht auf die Lage dieser Gegend konnte hier in Bälde die Repatriirung der bosnischen Flüchtlinge stattfinden, welche behufs eigener Erhaltung zu Arbeiten an den Communicationen innerhalb des eigenen Bezirkes herangezogen wurden.

Auf diese Art sind unter militärischer Leitung mit dem Charakter von Nothstandsbauten bewirkt worden:

Die Fahrbarmachung des Weges von Bihać nach Zavalje, Ausbesserungen auf der Straße von Bihać nach Krupa und endlich Straßenbauten in Bihać selbst.

Die Nothwendigkeit, den Endpunkt der von Banjaluka nach Novi führenden Eisenbahn, Dobrlin, mit der nach Agram führenden Hauptstraße bei Kostajnica zu verbinden, veranlasste die Herstellung des 11·4 *km* langen Straßenstückes Dobrlin-Kostajnica, bei welchem auch mehrere Brücken und Durchlässe neu hergestellt werden mussten.

Endlich wurden die Strecken Han Čadjavica-Ključ-Petrovac-Bihać, dann Ključ-Sanskimost-Prjedor-Novi, größtentheils mit Verwendung der an diesen Linien stationirten Truppen, thunlichst für den Verkehr mit leichtem Fuhrwerke fahrbar gemacht; nur in einzelnen, besonders schwierigen Terrainstrecken musste sich mit der Herrichtung als guten Saumweg begnügt werden.

8. Straßenherstellungen im Kreise Dolnja-Tuzla.

Da es nicht möglich war, den Hauptort dieses Kreises mit Sarajevo in directe Verbindung zu bringen, so wurde hauptsächlich getrachtet, Dolnja-Tuzla mit den wichtigsten Orten Doboj und Zvornik durch fahrbare Straßen zu verbinden.

Hiezu konnte eine bestehende Fahrstraße, welche in der Strecke von Doboj an theilweise selbst mit Grundbau versehen war, gut ausgenützt werden; gegen Zvornik zu war jedoch das Tracé so ungünstig gewählt, dass behufs Vermeidung allzu steiler Stellen vielfache Umlegungen nothwendig wurden.

Die Arbeiten wurden durch technische Truppen unter Mitwirkung der Garnisonen ausgeführt.

Zur Verbindung mit dem Save-Thale dienten auch die Fahrwege von Maglaj über Gradačac nach Samać und eben dorthin von Zvornik über Bjelina, welche bei trockener Witterung für leichtes Fuhrwerk benützbar waren.

Die von Infanterietruppen vorgenommenen Arbeiten beschränkten sich nur auf Ausbesserungen in der Nähe der Garnisonen.

9. Straßenherstellungen in der Hercegovina.

Hier wurde nach Thunlichkeit getrachtet, die Hauptstadt Mostar mit den wichtigsten Punkten der Provinz zu verbinden.

Diesemnach wurden Straßenherstellungen von Mostar nach Ljubuški, dann über Blagaj nach Nevesinje, ferner von Domanović über Stolac nach Ljubinje in Aussicht genommen.

Die erstgenannte Straße hätte insbesondere dann Bedeutung gehabt, wenn ihre weitere Verbindung über Vrgorac mit der sogenannten Rodić-Straße nach Makarska zustande gekommen wäre, was jedoch wegen Mangel an Arbeitskraft und Zeit unterbleiben musste.

Die beiden andern erschienen mit Rücksicht auf Montenegro wichtig.

Die Straßenarbeiten wurden theils von technischen Truppen, theils von den Infanteriegarnisonen bewirkt, und wurden jene Straßenstrecken, bei welchen die Terrainverhältnisse nicht ungünstig waren, für leichtes Fuhrwerk fahrbar gemacht, während die mit besonderen Bauschwierigkeiten verbundenen Strecken nur als praktikable Reitwege hergerichtet werden konnten, ein Resultat, welches mit Rücksicht auf die geringen Arbeitskräfte und die großen Witterungsbeschwerden während der Arbeit, als ganz befriedigend zu bezeichnen war.

Resumé.

Nach vorstehender Ausführung wurden also in den Jahren 1878 und 1879 im ganzen circa 1000 *km* Hauptstraßen reconstruirt oder neu hergestellt und circa 500 *km* Bezirksstraßen fahrbar gemacht oder erhalten.

Zur Bewältigung dieser außerordentlichen Aufgabe wurden nicht allein die technischen Truppen (Genie- und Pionnier-Compagnien) in bedeutender Anzahl herangezogen, sondern auch die Garnisonstruppen in Verwendung genommen.

Bei Beginn der Bauten waren 25 (respective mit der loco Brod verbliebenen) 26 Genie- und 10 Pionnier-Compagnien, nach erfolgter Demobilisirung 17 Genie- und 7 Pionnier-Compagnien im Occupationsgebiete anwesend, welche im Winter 1879/80 auf 8 Genie- und 3 Pionnier-Compagnien reducirt wurden.

Die Pionniere der Infanterie und Jäger wurden in der Stärke von 800 bis 900 Mann beigestellt.

Diese vorgenannten militärischen Arbeitskräfte wurden wohl nur zum Theile für die Ausführung der erwähnten Straßenbauten verwendet, da sie in gleich hohem Maße auch zur Herstellung von Unterkünften herangezogen werden mussten.

II. Thätigkeit im Straßenwesen nach Übernahme der Straßen in die Civilverwaltung.

Im Jahre 1880.

Im Landesbudget waren für das Straßenwesen präliminirt:

Für Straßenerhaltung und Aufsicht . . . . 220.000 fl.
(in welchem Betrage auch die Kosten für den Baudienst bei der Landesregierung und den Kreisämtern [Bezüge des systemisirten technischen Personales] mit der Summe von 15.800 fl. inbegriffen waren.)

Für Straßenbauten . . . . 500.000 „
Für Anschaffung von Requisiten . . . . 30.000 „

A. Straßen- und Brückenbauten.

I. Straßenbauten aus Landesmitteln ausgeführt durch Militärorgane.

In Berücksichtigung der bereits angegebenen allgemeinen Directiven für die Verwendung der Straßenbaudotation wurde ein beträchtlicher Theil derselben, 240.698 fl. 64 kr., ferner aus der Straßenerhaltungsdotation ein Betrag von 8000 fl. für den Ausbau jener Intervalle in den beiden von Sarajevo gegen die Grenzen des Sandžak Novibazar führenden Verbindungen verwendet, die noch nicht fahrbar waren.

Diese Arbeiten wurden durch das Militär ausgeführt und stellte hiezu die Heeresverwaltung aus den für die Straßenbauten in das Sandžak Novibazar bestimmten Crediten einen Betrag von 70.000 fl. der Landesverwaltung vorschussweise zur Verfügung, dessen Refundirung aus der im Jahre 1881 für Straßenbauten im Landesbudget bewilligten Dotation erfolgte.

Mit den oberwähnten Summen in der Gesammthöhe von 318.698 fl. 64 kr. wurden hergestellt:

In der zur Noth fahrbaren Verbindung Sarajevo-Gorazda-Čajnica als Fahrstraße die Theilstrecken:

Von der Ziegenbrücke bis Han Bulog . . . . 6·3 *km*
Von Potoči bis Pale . . . . 3·0 *km*
Der Abstieg vom Jabukasattel bis Gorazda . . . . 12·0 *km*
Ein Theil der Strecke von Gorazda bis Čajnica . . . . 10·3 *km*

In der Verbindung Sarajevo-Višegrad-Uvac als Fahrstraße die Theilstrecken:

Na Romanja-Pod Romanja . . . . 7·0 *km*
Han Stjenica bis Rogatica . . . . 11·5 *km*

Der im Jahre 1879 begonnene Bau einer Fahrstraße von Rogatica bis Višegrad in der Länge von 41·0 *km* wurde mit Ausnahme einer 2·55 *km* langen, nur als Fahrweg hergerichteten Strecke bei Han Semeč beendet, desgleichen der Bau der 12 *km* langen Fahrstraße von Rogatica bis zur Pračabrücke in der Richtung gegen Gorazda und der Bau des 22·5 *km* langen Fahrweges von Višegrad bis Bjelobrdo in der Richtung gegen Priboj.

Zu den vorstehenden Bauten, welche, wie schon früher bemerkt wurde, zwar auf Kosten der Landesverwaltung, jedoch unter ausschließlicher Leitung der Heeresverwaltung entstanden, wurden von der letzteren fünf Compagnien technischer Truppen und Infanteriearbeiter beigestellt.

II. Straßenbauten auf Kosten und unter Ingerenz der Landesverwaltung ausgeführt.

Auf die Verwendung des Restes der Straßenbaudotation übte die Rücksichtnahme auf den im Jahre 1880 in einzelnen Theilen des Landes, insbesondere in der Hercegovina und im Kreise Bihać, eingetretenen großen Nothstand insoferne einen bestimmenden Einfluss aus, als durch theilweise Verlegung der Straßenbauthätigkeit in die nothleidenden Gegenden der Bevölkerung die Gelegenheit zu einem Erwerbe der nothwendigsten Nahrungsmittel geboten werden sollte.

Die Militärverwaltung unterstützte die Landesverwaltung bei einzelnen der im Folgenden angeführten Straßenbauten durch Commandirung von fünf Officieren der technischen Truppen, welche auch zu Straßentracirungen verwendet wurden, und stellte auch kleinere Militärabtheilungen zur Verfügung.

Nebst dem Restcredite per 289.301 fl. 36 kr. aus der Straßenbaudotation wurden aus der Straßenerhaltungsdotation für die unten angeführten Straßen- und Brückenbauten noch 26.373 fl. 27 kr. verwendet.

Es wurden gebaut:

a) An neu eröffneten Straßenlinien.

Bei den Hauptstraßen.

Zur Verbindung des Bezirksortes Stolac mit der Hauptstraße Mostar-Metković, beim Orte Domanović, eine Theilstrecke von 8·7 *km* als Fahrstraße und als Fortsetzung in der Richtung gegen Bilek über Plana am Plateau Dabar, 20 *km* als Fahrweg.

Zur Verbindung des Bezirksortes Nevesinje mit Mostar eine Theilstrecke von 4·1 *km* in der Bisina-Schlucht als Fahrstraße.

Beide vorgenannte Straßenstrecken bilden zugleich Intervalle der projectirten, aus dem Innern der Hercegovina gegen die montenegrinische Grenze führenden, militärisch wichtigen Verbindungslinien.

Demselben Zwecke diente auch der in Angriff genommene Bau eines Fahrweges von Gacko gegen Avtovac, von welchem 0·7 *km* hergestellt wurden.

Als Leiter der eben genannten, in der Hercegovina gelegenen Straßenbauten fungirte ein Officier der technischen Truppen, unter welchem durch Civilingenieure und Unternehmer die betreffenden Straßenbauten zumeist mit Verwendung der nothleidenden Bevölkerung der Hercegovina zur Ausführung kamen.

Als Fortsetzung der von der Heeresverwaltung in den Jahren 1878 und 1879 begonnenen Fahrbarmachung der Verbindung Turbet-Livno-Landesgrenze wurden die noch fehlenden Intervalle vom Komar bis Dolnji Vakuf, und von Poricije bis zum Aufstiege auf die Borava glava in der Gesammtlänge von 52·55 *km* fahrbar, und hievon 22·73 *km* als Fahrstraße hergestellt.

Die Verbindung von Foča mit Gorazda wurde begonnen, und zwar wurde von dieser Fahrstraße 1 *km* bei Foča fertiggestellt.

In der Linie Bihać-Petrovac-Čadjavica: von Petrovac gegen Vrtoče Fahrbarmachung einer Strecke von 13 *km*

Zum Anschlusse von Ljubuški an die in Dalmatien entlang der Grenze führende Marmonstraße: Beginn eines Straßenbaues von Ljubuški gegen Vrgorac, wovon 3·82 *km* als Fahrstraße fertig gestellt wurden.

Bei den Bezirksstraßen.

Behufs Verbindung des Bezirksortes Prozor mit der Hauptstraße Travnik-Livno: Inangriffnahme des Baues einer Fahrstraße zwischen Prozor und Gornji Vakuf in der Länge von 13·7 *km*, wovon 6 *km* als Fahrstraße fertiggestellt wurden.

Mit Rücksicht darauf, dass die Verbindung Prozor-Gornji Vakuf-Bugojno mit ihrer Fortsetzung durch das Ramathal zugleich eine directe Verbindung des Vrbasthales mit dem Narentathale bildet, erhielt dieselbe die Bedeutung einer Hauptverkehrslinie und wurde im Jahre 1884 den Hauptstraßen eingereiht.

Zur Verbindung des Bezirksortes Ljubinje mit Stolac: Herstellung eines 19·0 *km* langen Fahrweges.

Zur Verbindung der Bezirksorte Glamoč und Županjac mit der Hauptstraße Travnik-Livno-Landesgrenze wurde vom erstgenannten Bezirksorte in der Richtung gegen Livno bereits im Jahre 1879 die Herstellung einer Fahrstraße in Angriff genommen und im Jahre 1879: 2·2 *km*, im Jahre 1880: 3·1 *km* hergestellt.

Von Županjac in der Richtung gegen Šuica wurden 5 *km* als Fahrstraße ganz, 5·4 *km* nur im Unterbauplanum hergestellt.

Behufs Anschlusses des Bezirksortes Cazin, des Centrums der fruchtbaren „Krajna", mit dem croatischen Straßennetze: Inangriffnahme eines Fahrweges von Cazin gegen Prosječenikamen durch den Bau einer Theilstrecke von 15·25 *km*.

Zur Verbindung von Sanskimost mit der Bahnstation Prjedor: Beginn des Straßenbaues Sanskimost-Prjedor, wovon 10 *km* ganz, 7 *km* im Unterbauplanum hergestellt wurden.

Zur Verbindung von Prnjavor mit Tešanj erfolgte der Bau eines Fahrweges von Tešanj bis Dragolovci in der Länge von 31·0 *km*. Endlich wurde von Kladanj gegen Tuzla ein kurzes Stück Fahrweg in der Länge von 3·22 *km* gebaut.

b) Sonstige Fahr- und wichtigere Reitwege.

Von Kladanj gegen Olovo 10 *km* als zur Noth fahrbarer Reitweg.

Von Avtovac durch das Gacko-polje ein Dammweg von 1·7 *km* Länge.

c) Reconstruction und Umlegung schon bestehender Straßen und Wege.

Bei den Hauptstraßen.

An der Straße Sarajevo-Mostar-Metković: Die Reconstruction der von der Ivan Karaula gegen Konjica zu gelegenen ersten 3 *km* und des Aufstieges von Buna auf die Hochebene von Dubrave in der Länge von 5 *km*.

An der Straße Doboj-Tuzla-Zvornik: Umlegung des nur nothdürftig fahrbaren Überganges über die Majevica aus dem Spreča- in das Drinathal unter Leitung von zwei Officieren und mit Beihilfe eines kleinen Arbeitsdetachements der technischen Truppen; durch Robot und Civilarbeiter: Bau einer neuen Fahrstraße vom Han Zabrdje bis Zvornik in der Länge von 16·87 *km*, wovon 9·77 *km* ganz, 7·1 *km* nur im Unterbauplanum fertig gestellt wurden.

Umlegung bei Duboštica gegen Mirićina in der Länge von 0·55 *km* als Fahrstraße.

In der Verbindung Gradiška-Banjaluka-Travnik-Han Compagnie:

Neubau eines großen Theiles der Strecke Čadjavica-Varcar Vakuf als Fahrstraße, wovon 3·2 *km* ganz und 8·3 *km* im Unterbauplanum fertiggestellt wurden.

Umbau einer 1·2 *km* langen Strecke am Ostende von Travnik als Fahrstraße.

Beide vorgenannten Straßenbauten wurden unter der Leitung von Officieren der technischen Truppen ausgeführt.

Ferner erfolgte in dieser Hauptverbindungslinie noch die Reconstruction des 7·0 *km* langen Intervalles zwischen Kola und Dobrunje.

In der Straße Turbet-Livno-Landesgrenze: Beginn der Umlegung des Aufstieges zum Prolog in der Länge von 3·1 *km* als Fahrstraße, wovon eine Umlegung in der Länge von 1·6 *km* ganz, die zweite Umlegung in der Länge von 1·5 *km* nur im Unterbauplanum fertiggestellt wurde.

In der Verbindung Trebinje-Bilek: Neubau von 5·9 *km* des bestehenden Fahrweges als Fahrtraße.

In der Linie Novi-Bihać-Zavalje: Reconstruction einzelner Theilstrecken zwischen Bihać und Krupa als Fahrstraße in der Länge von 18·66 *km*.

d) Größere Brückenbauten.

In der Linie Sarajevo-Mostar die Trešanicabrücke bei Konjica 24 *m* lang als Ensbaumbrücke mit gemauerten Pfeilern in drei Öffnungen.

In der bei Travnik hergestellten 1·2 *km* langen Umlegung zweier Lašvabrücken, eine mit24 *m*, die zweite mit 21·1 *m* Spannweite, als hölzerne Sprengwerksbrücken mit gemauerten Widerlagern und Holzjochen.

In dem neugebauten Reitwege Kladanj-Olovo die Stupčanicabrücke, 32 *m* lang, als Ensbaumbrücke auf gemauerten Pfeilern.

In der Verbindung Visoko-Kišeljak die Lepenicabrücke, 36 *m* lang, als Ensbaumbrücke auf pilotirten Jochen.

Resumé:

Werden die im Jahre 1880 bewirkten Leistungen auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues zusammengefasst, so ergibt sich nachstehender Erfolg.

I. Von der Heeresverwaltung aus Landesmitteln hergestellt

bei den Hauptstraßen:

als Fahrstraßen { 50·1 *km* neu gebaut,
50·54 *km* früher begonnene Straßen vollendet,

als Fahrwege vollendet 25·05 *km*.

II. Von der Landesregierung aus Landesmitteln gebaut

als Fahrstraßen:
Bei den Hauptstraßen 96·23 *km* ganz vollendet und 16·9 *km* begonnen,
Bei den Bezirksstraßen 26·3 *km* ganz vollendet und 20·1 *km* begonnen.

Fahrbar gemacht:
bei den Hauptstraßen 63·52 *km*,
bei den Bezirksstraßen 68·47 *km*,
sonstige Fahr- und Reitwege 11·7 *km*;

größere Brücken:
5 Brücken in der Gesammtlänge von 137·1 *m* und eine Fähre.

Der Gesammtaufwand für diese Herstellungen betrug 629.530 fl. 55 kr. und eine nicht genau bestimmbare Anzahl von Militärarbeitern, ferner 450.514 Robot-Menschentagwerke, 104.363 Robot-Thiertagwerke und nebstdem noch 221.482 Menschentagwerke zur Abarbeitung der der nothleidenden Bevölkerung gewährten Unterstützungen.

B. Straßenerhaltung.

Die Länge der im Jahre 1880 zu erhaltenden Straßen betrug bei den Hauptstraßen 1.445·65 *km*, bei den Bezirksstraßen 537·08 *km*.

Das von der Heeresverwaltung im Jahre 1879 aufgestellte Straßenaufsichtspersonale, und zwar 35 Straßenmeister nebst einer größeren Zahl von Straßeneinräumern, wurde gleichzeitig mit den Straßen von der Landesverwaltung übernommen und waren im Allgemeinen die Straßeneinräumer derart vertheilt, dass auf je 5 bis 8 *km* Hauptstraße ein Einräumer aufgestellt war.

Die Auslagen für die Straßenerhaltung betrugen:

für die Entlohnung der Straßenmeister . . . . 28.126 fl. 98 kr.
für Neuankauf von Werkzeugen . . . . 4.412 „ 31 „

für die sonstigen Erfordernisse der currenten Erhaltungsarbeiten:

bei den Hauptstraßen . . . . 91.172 fl. 82 kr.
bei den Bezirksstraßen . . . . 15.582 „ 40 „
bei den Reitwegen . . . . 1.155 „ — „

Nebstdem wurden noch an Robotkräften verwendet

bei den Hauptstraßen:
450.989 Robot-Menschentagwerke,
130.098 Robot-Thiertagwerke;

bei den Bezirksstraßen:
113.878 Robot-Menschentagwerke,
42.436 Robot-Thiertagwerke;

bei den Reitwegen:
21.651 Robot-Menschentagwerke,
1.952 Robot-Thiertagwerke.

Im Jahre 1881.

Im Landesbudget waren für das Straßenwesen präliminirt:
Für die Straßenerhaltung und Straßenaufsicht . . . . 150.000 fl.
für Straßenneubauten, Bau von Werkzeugsmagazinen und Einräumerhäusern, Anschaffung neuer Werkzeuge und Anschaffung von Einrichtungsstücken für das Baudepartement . . . . 300.000 „

Aus letzterer Dotation wurde der Betrag von 70.000 fl., welchen die Militärverwaltung im Vorjahre zur Fortsetzung der Straßenbauten von Sarajevo gegen das Sandžak Novibazar für die Landesverwaltung vorschussweise bestritten hat, refundirt. Hingegen wurden aus den nichtpräliminirten Auslagen 10.000 fl. für die Behebung von Hochwasserschäden gewidmet, um welchen Betrag sich die für Straßenzwecke bewilligten Dotationen erhöhten.

A. Straßen- und Brückenbauten.

Wie im Jahre 1880 nahm auch im Jahre 1881 die Militärverwaltung thätigen Antheil an der Vervollständigung des Straßennetzes, indem dieselbe zu diesem Zwecke 6 technische Compagnien und Infanteriemannschaft zu Straßen- und Brückenbauten commandirte, welche zu Herstellungen an militärisch wichtigen Straßenzügen verwendet wurden und gemeinsam mit den Organen der Civilverwaltung und Arbeitern die Bauten nach den von der Landesregierung aufgestellten Projecten ausführten.

Es wurden gebaut:

a) An neu eröffneten Straßenlinien.

Bei den Hauptstraßen.

Vollendung des im Vorjahre begonnenen Straßenbaues Domanović-Stolac durch den Ausbau der noch fehlenden 5·8 *km* als Fahrstraße und als Fortsetzung des im Vorjahre begonnenen Baues der Verbindung Stolac-Plana 0·6 *km* am Plateau Dabar als Fahrweg.

Fortsetzung des im Jahre 1880 begonnenen Straßenbaues Mostar-Blagaj-Nevesinje durch den Ausbau eines großen Theiles des Aufstieges von Blagaj zur Bionicahöhe in der Länge von 9·60 *km* als Fahrstraße, zu welchen Bauausführungen drei technische Compagnien, 100 Infanteriearbeiter, Civil- und Robotarbeiter verwendet wurden.

Eine weitere Strecke von 9·5 *km* von der Bionicahöhe bis zur Bakračuša wurde als Fahrweg hergestellt.

Vollendung des Wegbaues Gacko-Avtovac in der Länge von 4·1 *km*. In der Verbindung Gorazda-Foča erfolgte durch Militärarbeiter mit einer aus Landesmitteln bewilligten Subvention die Herstellung eines Fahrweges in einer Strecke von 20 *km*.

In der Verbindung Bihać-Petrovac-Čadjavica wurden drei noch nicht fahrbare Theilstrecken von zusammen 13·84 *km* fahrbar gemacht. Fortsetzung des im Vorjahre begonnenen Straßenbaues Ljubuški-Vrgorac durch den Ausbau einer Strecke von 0·48 *km*.

Bei den Bezirksstraßen.

In der Linie Bugojno-Gornji-Vakuf-Prozor: Fortsetzung der im Vorjahre begonnenen Herstellung einer Verbindung von Prozor nach Gornji Vakuf durch Ausbau einer 3·3 *km* langen Strecke als Fahrweg.

Fortsetzung des Baues der Verbindung Cazin-Prosječenikamen und Bau der Verbindung Krupa-Cazin als Fahrweg in der Länge von 25·5 *km*.

Zur Fortsetzung des Baues Livno-Glamoč, 1·5 *km* als Fahrstraße.

Als Fortsetzung des Baues einer Straße von Županjac nach Šuica 4·45 *km*.

Zur Verbindung der bei Vareš gelegenen mächtigen Eisenerzlager mit der k. k. Bosna-Bahn erfolgte der Beginn des Baues einer von der Station Podlugovi abzweigenden, durch das Stabnjathal nach Vareš führenden Fahrstraße, von welcher die ersten 7 *km* begonnen, aber nicht vollendet wurden.

Behufs Verbindung der Bezirksstadt Srebrenica mit Zvornik wurde mit dem Baue eines entlang der Drina nach Zvornik führenden Fahrweges bei Ljubovia begonnen, und eine Strecke von 6 *km* als Fahrweg fertiggestellt. Bau des Fahrweges Cazin-Peći-Maljevac 35·0 *km*. Behufs Ermöglichung einer directen Verbindung von Brčka mit Gračanica, erfolgte die Herstellung einer Fahrstraße von Brčka über Dubrave gegen Gračanica in der Länge von 26 *km*.

Behufs directer Verbindung der Stadt Brčka mit Brezovopolje wurde die Herstellung einer entlang der Save führenden Fahrstraße von 13·1 *km* Länge in Angriff genommen, jedoch nicht beendet.

Endlich wurde der im Vorjahre zur Verbindung der Bezirksorte Ključ, Sanskimost, Prjedor im Bezirke Sanski most begonnene Bau fortgesetzt und eine Theilstrecke von 18·87 *km* als Fahrstraße hergestellt.

b) Sonstige Fahr- und wichtigere Reitwege.

Vollendung des im Vorjahre begonnenen Baues einer Verbindung von Kladanj mit Olovo durch Herstellung der noch bis Olovo fehlenden 13·0 *km* langen Strecke als zur Noth fahrbarer Reitweg. Ferner Herstellung der Fahrwege: Bjelina-Koraj mit 29·54 *km* Länge, Bjelina-Türkisch-Janjari mit 19 *km* Länge, Bjelina-Ratkovac mit 8 *km* Länge.

c) Reconstructionen und Umlegungen schon bestehender Straßen und Wege.

Der im Vorjahre 1880 begonnene Ausbau der militärisch wichtigen Linie Sarajevo-Gorazda-Svetloborje als Fahrstraße wurde im Jahre 1881 fortgesetzt und die 17·12 *km* lange Theilstrecke vom Karolinensattel bis Prača ausgebaut; hiezu wurden verwendet eine Genie-Compagnie, 100 Mann Infanterie und Civilarbeiter.

Eine der nothwendigsten Straßenbauten war die Umlegung des über den Paprać hergestellten Nothweges in der Verbindnng Sarajevo-Mostar-Metković. Diese Strecke war infolge ihrer ungünstigen Steigungsverhältnisse (bis zu 15 Procent) und auch der sonstigen mangelhaften Anlage wegen nebst der noch nicht ausgebauten Strecke über den Ivan zwischen Konjica und Tarčin die Ursache, dass auf der sonst sehr guten und zwischen Konjica und Mostar fast ebenen Straße der Wagenverkehr sich nicht recht entwickeln konnte und auf der zweitwichtigsten Linie des Landes, auf welcher sich der bedeutende Verkehr zwischen Sarajevo und Mostar, beziehungsweise Metković bewegte, das Tragthier als Verkehrsmittel dominirte. Der äußerst baufällige Zustand der Narentabrücke bei Jablanica musste außerdem eine Unterbrechung des Verkehres bei jedem Narentahochwasser gewärtigen lassen.

Es wurde daher im Jahre 1881 der sehr schwierige und kostspielige Bau der Verlegung der Papraćstraße in das Narentadefilé in Angriff genommen und in diesem Jahre eine Theilstrecke von 6·53 *km* ausgeführt, bei welchem Baue zwei technische Compagnien, 300 Mann Infanterie, Civil- und Robotarbeiter in Verwendung waren.

Im Aufstiege von Konjica zur Ivan Karaula erfolgte die Fortsetzung der Reconstructionsarbeiten durch Herstellung von Stützmauern und Objecten, Erbreiterung des Straßenkörpers und des Grundbaues, in einem circa 2 *km* langen Intervalle.

In nachstehend angeführten bereits nothdürftig fahrbaren Verbindungen wurden einzelne Theile theils als Fahrstraße ausgebaut, theils gut fahrbar gemacht.

In der Verbindung Trebinje-Bilek zwischen Mosko und Bilek 7·21 *km* als Fahrstraße.

In der Verbindung Bihać-Krupa, drei Theilstrecken von zusammen 5·43 *km* als Fahrstraße.

In der Straße Doboj-Dolnja Tuzla-Zvornik die Vollendung der im Vorjahre begonnenen, aber nicht fertiggestellten 7·1 *km* langen Umlegung von Zabrdje bis Snagovo als Fahrstraße und der Bau einer zweiten kleinen Umlegung bei Dubošnica mit 0·3 *km* Länge.

In der Verbindung Gradiška-Banjaluka-Travnik zwischen Varcar Vakuf und Čadjavica die Vollendung des im Vorjahre begonnenen, aber nicht fertiggestellten Intervalles von 8·3 *km* als Fahrstraße und die Reconstruction einer 4 *km* langen Theilstrecke bei Gradiška, durch Hebung der Straße über den Hochwasserstand der Save, Legung von Grundbau und Herstellung der Beschotterung.

d) Brückenbauten.

Mit Ausnahme einiger weniger aus der Zeit vor der Occupation herstammender, größerer Brücken war die Passirung der größeren Flüsse selbst in den Hauptcommunicationslinien des Landes auf die Benützung von Fähren angewiesen, welche, abgesehen von der Verkehrsunsicherheit bei Hochwasser, oftmals überhaupt nicht benützt werden konnten. Es musste daher gesorgt werden, dass diese primitiven Communicationsmittel so bald als möglich, wenigstens in den Hauptlinien, durch stabile Brücken ersetzt werden.

Mit dem Bau dieser Brücken wurde im Jahre 1881 begonnen und derselbe in den darauf folgenden Jahren so lange fortgesetzt, bis in allen wichtigeren Straßen, inbegriffen die Bezirksstraßen, die Flussübergänge durch neue Brücken gesichert wurden.

Es wurden hergestellt:

Im Straßenzuge Sarajevo-Gorazda-Svetloborje: Die Drinabrücke bei Gorazda 144·35*m* lang, als hölzerne Bogenbrücke mit fünf Öffnungen, auf vier gemauerten Pfeilern ruhend.

Im Straßenzuge Doboj-Tuzla-Zvornik: Die Bosnabrücke bei Doboj 120*m* lang als Beutelholzbrücke mit acht Öffnungen, auf Pilotenjochen ruhend, mit gemauerten Widerlagern und einer Inundationsbrücke von 40*m* als Hängwerksbrücke mit drei Öffnungen auf Pilotenjochen ruhend.

In der Straße Maglaj-Gračanica: Die Bosnabrücke in Maglaj, welche auch zur Verbindung des Ortes Maglaj mit der Hauptstraße Sarajevo-Brod dient. Diese Brücke ist 160*m* lang, und als Beutelholzbrücke mit eilf Öffnungen, auf Pilotenjochen ruhend, mit gemauerten Widerlagern ausgeführt.

Im Straßenzuge Gradiška-Banjaluka-Travnik: Die Plivabrücke bei Jajce, 74·55*m* lang, als Ensbaumbrücke mit sieben Öffnungen, auf Pilotenjochen ruhend, und gemauerten Widerlagern.

Sämmtliche vorgenannte Brückenbauten standen unter der Leitung von technischen Officieren und wurden nächst der Robot noch kleine Militärdetachements hiezu verwendet.

In der Straße Tuzla-Zvornik: Die Jalabrücke bei Siminhan, 36*m* lang.

In der Straße Bjelina-Brčka-Šamac: Die Tinjabrücke, 32*m* lang, ferner die Lukavacbrücke, 32*m* lang.

In der Straße Šamac-Gradačac: Die Brücke bei Kornica, 30*m* lang.

In der Straße Zvornik-Bjelina: Die Janjabrücke, 26·7*m* lang.

Sämmtliche letztgenannten Brücken sind als Ensbaumbrücken mit gemauerten Widerlagern, auf Pilotenjochen ruhend, ausgeführt.

In der Straße Novi-Bihać: Die Sanabrücke bei Novi 107*m* lang, als Beutelholzbrücke auf Pilotenjochen ruhend ausgeführt.

Resumé.

Werden die im Jahre 1881 bewirkten Leistungen auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues zusammengefasst, so ergibt sich nachstehender Erfolg:

Es wurden gebaut

bei den Hauptstraßen:
73·87*km* als Fahrstraßen,
48·04*km* als Fahrwege;

bei den Bezirksstraßen:
50·82*km* als Fahrstraßen,
69·80*km* als Fahrwege;
als Fahrstraße angelegt, aber noch nicht vollendet 20·1 *km*,
an sonstigen Fahr- und Reitwegen 69·54*km*.

Ferner wurden zwölf größere Brücken in der Gesammtlänge von 826·6*m* und sechs Fähren errichtet.

Hiefür wurden verausgabt: 274.357 fl. 61 kr. und nebstdem wurden noch 582.701 Robot-Menschentagwerke, 228.531 Robot-Thiertagwerke und eine nicht genau bekannte Anzahl von Militärarbeitern verwendet.

B. Straßenerhaltung.

Die Länge der zu erhaltenden Straßen betrug:

bei den Hauptstraßen 1498·54*km*,
bei den Bezirksstraßen 537·08*km*.

Gegen das Vorjahr mehr
bei den Hauptstraßen um 52·89*km*.

Diese Veränderung resultirt durch Einbeziehung der im Jahre 1880 fertig gebauten Straße Rogatica-Jabukasattel mit 25·29*km* und des noch in der Reconstruction begriffenen Fahrweges Trebinje-Bilek mit 27·6*km* in die Erhaltung.

Für die Beaufsichtigung und Erhaltung dieser Straßen, sowie der wichtigsten Reitwege und die Überwachung der Robotarbeiter waren 40 Straßenmeister und 18 bis 20 Straßenaufseher angestellt; nebstdem waren jedoch noch für die Besorgung der currenten Instandhaltungsarbeiten auf den beiden Hauptstraßen Sarajevo-Zenica und Sarajevo-Mostar 40 Einräumer verwendet, während auf den übrigen Straßen wegen Geldmangel die im Jahre 1880 angestellten Einräumer entlassen werden mussten.

Da das vorstehend angeführte Aufsichtspersonale für die Beaufsichtigung der Straßenerhaltungsarbeiten nicht genügte, war vom k. k. General-Commando die Verfügung getroffen, dass den Kreisbehörden nach Bedarf Militärassistenzmannschaft zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt werde.

Die Auslagen für die Straßenerhaltung betrugen:
für Entlohnung der Straßenmeister 31.790 fl. 32 kr.

Für die sonstigen Erfordernisse der currenten Erhaltungsarbeiten:
bei den Hauptstraßen 70.683 fl. 39 kr.
bei den Bezirksstraßen 13.979 fl. 21 kr.

Nebstdem wurden noch verwendet an Robotkräften
bei den Hauptstraßen:
542.771 Robot-Menschentagwerke,
255.383 Robot-Thiertagwerke;
bei den Bezirksstraßen:
143.414 Robot-Menschentagwerke,
116.782 Robot-Thiertagwerke;
bei den Reitwegen:
10.580 Robot-Menschentagwerke,
1.374 Robot-Thiertagwerke.

Im Jahre 1882.

Im Landesbudget waren präliminirt für Straßenmeister, Straßeneinräumer und Straßenerhaltung	150.000 fl.
für Straßen- und Wasserneubauten	150.000 „
zusammen	300.000 fl.

Außerdem waren vom k. k. Reichs-Kriegs-Ministerium für den Bau der Umlegung des Paprać-Überganges in der Straße Sarajevo-Mostar, mit Rücksicht auf die besondere strategische Wichtigkeit dieses Straßenzuges, als die damals einzige Verbindung zwischen beiden Hauptstädten der occupirten Provinzen, der Landesverwaltung 174.000 fl. aus dem Occupationscredite zur Verfügung gestellt.

Ferner wurden zu Lasten der nicht präliminirten Auslagen seitens der Landesverwaltung noch 65.214 fl. 88 kr. für die Behebung von Hochwasserschäden gewidmet.

Unter ausschließlich militärischer Leitung und aus Mitteln des Occupationscredites kamen ebenfalls mehrere größere Straßenbauten zur Ausführung, die, insoferne sie für den allgemeinen Verkehr von Bedeutung sind, in der folgenden Darstellung speciell angeführt werden.

A. Straßen- und Brückenbauten.

I. Von der Militärverwaltung aus Mitteln des Occupationscredites gebaut.

Neubau der 39·3 *km* langen Straße Mostar-Ljubuški.

Fortsetzung des Neubaues einer Straße in der Verbindung Gorazda-Foča, von welcher 24·2 *km* vollendet, und in einem Intervalle von 8·3 *km* der bestehende Fahrweg reparirt wurde.

II. Von der Landesverwaltung aus Landesmitteln gebaut.

a) An neu eröffneten Straßenlinien.

Hauptstraßen.

Zur Verbindung der Station Janjići der k. k. Bosna-Bahn mit der Hauptstraße Brod-Sarajevo, beziehungsweise mit der nach Travnik führenden Straße Han Compagnie-Travnik, die 8·55 *km* lange Strecke Kaonike-Janjići als Fahrstraße. Fortsetzung und Vollendung des Straßenbaues von Ljubuški gegen Vrgorac 3·40 *km* als Fahrstraße.

Bezirksstraßen.

Fortsetzung des Straßenbaues Podlugovi-Vareš durch Vollendung der im Vorjahre begonnenen ersten 7 *km* dieser Verbindung.

Als Fortsetzung des im Jahre 1881 begonnenen Baues eines Fahrweges von Ljubovia nach Drinača wurden, im Anschlusse an die nächst Ljubovia gelegenen im Jahre 1881 gebauten 6 *km*, weitere 3 *km* gebaut.

Die Zufahrtsstraße von der Stadt Visoko zum gleichnamigen Bahnhofe der k. k. Bosna-Bahn in der Länge von 1 *km*.

Vollendung des Baues der Straße Brezovopolje-Brčka in der Länge von 13·1 *km* und ferner der Straße Županjac-Šuica durch den Ausbau der restlichen 8·05 *km*.

Als Fortsetzung des Straßenbaues von Glamoč gegen Livno wurden weitere 6·88 *km* als Fahrstraße gebaut.

Zur Verbindung der im Vrbanjathale gelegenen zahlreichen Ortschaften mit Banjaluka wurde von Banjaluka nach Kotor in der Länge von 32·3 *km* ein Fahrweg hergestellt.

b) Sonstige Fahr- und wichtigere Reitwege.

Von Olovo in der Richtung gegen Sarajevo bis Kuriača han, 3·5 *km* als zur Noth fahrbarer Reitweg.
Vollendung des Reitwegdammes von Avtovac über das Gacko polje mit 2·3 *km* Länge.
Bau eines 2·0 *km* langen Fahrweges von Cerveni germ bis Mali prolog.
Die Verbindung der Ortschaft Maoče im Bezirke Brčka mit der Haupstraße Tuzla-Brčka in der Länge von 9 *km*.

c) Reconstructionen und Umlegungen schon bestehender Straßen und Wege.

Bei den Hauptstraßen.

In der Straße Sarajevo-Mostar Fortsetzung der Umlegung der über den Paprać führenden Strecke der Hauptstraße Sarajevo-Mostar, von welcher der restliche Theil mit der Länge von 11·1 *km* größtentheils vollendet wurde.

Diese Umlegung war um so nothwendiger, als diese Stecke anbetrachts der in derselben vorgekommenen großen Steigungen für schweres Fuhrwerk, Kanonen u. dgl. unfahrbar war und es sonach nicht nur im Landesinteresse, sondern auch im Interesse der Heeresverwaltung gelegen erschien, die einzige Verbindung Sarajevos mit Mostar in einen derartigen Stand zu versetzen, dass dieselbe jederzeit auch von schwerem Fuhrwerke befahren werden kann.

In Erwägung der militärischen Wichtigkeit des genannten Straßenzuges hatte sich daher auch die Heeresverwaltung bestimmt gefunden, einen Betrag von 174.000 fl. zur theilweisen Bestreitung der Kosten der Umlegung der über den Paprać führenden Straßenstrecke aus dem Occupationscredite beizusteuern.

In der Straße Sarajevo-Mostar wurden ferner noch weitere Reconstructionsarbeiten durch Neubau von Objecten, Herstellung von Stützmauern, Erbreiterungen im Aufstiege von Konjica zur Ivankaraula ausgeführt.

In der Straße Brod-Sarajevo: Reconstruction der 29·18 *km* langen Strecke Kiseljak-Lašvabrücke bei Kaonike durch Legung von Grundbau, Herstellung einer genügenden Beschotterung und sonstigen Reconstructionen.

In der Straße Novi-Bihać-Zavalje: Reconstruction der 7·5 *km* langen Strecke Novi-Čadjavica.

d) Größere Brückenbauten.

Im Straßenzuge Sarajevo-Mostar beim Baue der Umlegung der Paprаćstraße eine eiserne Brücke über die Narenta mit 32 *m* Länge und über die Doljanka eine eiserne Brücke mit 43·5 *m* Länge.

Im Straßenzuge Mostar-Ljubuški-Landesgrenze die 94·6 *m* lange Narentabrücke in der Stadt Mostar, bestehend aus einer durch eine Eisenconstruction überspannten Öffnung von 32 *m*, sechs kleineren Inundationsöffnungen à 8 *m* und einer à 11·5 *m* mit Holzconstructionen überbrückt. Die Eisenconstruction ruht auf gemauerten Pfeilern, die Holzconstruction auf untermauerten Holzjochen.

Im gleichen Straßenzuge die Trebišat-Brücke bei Humac in einer Länge von 55 *m* als Ensbaumbrücke mit verdübbelten Trägern ausgeführt, auf fünf gemauerten Pfeilern ruhend.

In der Verbindung Banjaluka-Kotor-Varoš (Doboj): die Vrbasbrücke in Banjaluka 75 *m* lang, als Sprengwerksbrücke auf Doppeljochen ruhend mit fünf Öffnungen.

Im Straßenzuge Klašnice-Prnjavor-Dervent. Die 88 *m* lange Vrbasbrücke in Klašnice als Hängwerksbrücke auf Pilotenjochen mit gemauerten Widerlagern mit sechs Öffnungen.

Im Straßenzuge Brčka-Šamac die Tolisabrücke 50 *m* lang als hölzerne Jochbrücke ausgeführt.

Im Straßenzuge Sarajevo-Višegrad-Uvac: Als Ersatz der durch das Hochwasser zerstörten Brücken über die Rzava bei Višegrad und über den Uvac bei Priboj zwei hölzerne Jochbrücken von 33·6 *m*, beziehungsweise 43 *m* Länge.

In der Verbindung Čapljina-Metković: die Trebišatbrücke bei Struge als hölzerne Ensbaumbrücke mit Pilotenjochen und gemauerten Widerlagern, 30 *m* lang.

Resumé.

Werden die im Jahre 1882 bewirkten Leistungen auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues zusammengefasst, so ergibt sich nachstehender Erfolg:

I. Von der Heeresverwaltung aus den Mitteln des Occupationscredites gebaut:
Bei den Hauptstraßen: 63·5 *km* als Fahrstraßen, 8·3 *km* als Fahrwege.

II. Von der Landesverwaltung aus Landesmitteln gebaut:
Bei den Hauptstraßen: 48·63 *km* als Fahrstraßen; bei den Bezirkstraßen: 36·03 *km* als Fahrstraßen, 35·3 *km* als Fahrwege;
an sonstigen Fahr- und Reitwegen 16·8 *km*;
ferner 10 größere Brücken mit 544·7 *m* Gesammtlänge und zwei Fähren.

Für die von der Landesverwaltung hergestellten Straßen- und Brückenarbeiten wurden verausgabt: 339.240·87 fl., und nebstdem wurden noch 325.240 Robot-Menschen- und 171.299 Thier-Tagwerke verwendet.

B. Straßenerhaltung.

Die Länge der zu erhaltenden Straßen betrug:
Bei den Hauptstraßen 1606·82 *km*;
bei den Bezirksstraßen 823·03 *km*.
Gegen das Vorjahr mehr:
Bei den Hauptstraßen um 108·28 *km*;
bei den Bezirksstraßen um 285·95 *km*.
Diese Veränderung resultirt:

Bei den Hauptstraßen aus der durch die Umlegung an der Straße Sarajevo-Gorazda-Svetloborje sich ergebenden Mehrlänge von 0·9 *km*; aus der durch die Umlegungen an der Straße Doboj-Tuzla-Zvornik sich ergebenden Mehrlänge von 1·78 *km*; durch die Einbeziehung der fahrbar gemachten Verbindungen Mukošhan-Nevesinje in der Länge von 33·70 *km*, Stolac-Domanović in der Länge von 17·80, Stolac-Plana in der Länge von 54·10 *km* in die zu erhaltenden Straßenzüge.

Bei den Bezirksstraßen aus der Einbeziehung folgender Fahrwege in die Erhaltung: Otoka-Vranograz-Oblaj in der Länge von 49 *km*, Krupa-Čazin-Prosječenikamen in der Länge von 40·75 *km*, Bihać-Čazin-Maljevac in der Länge von 62·58 *km*, Dervent-Dubočac in der Länge von 10 *km*, Dervent-Odžak in der Länge von 43 *km*, Stolac-Ljubinje in der Länge von 19 *km*, Tešanj bis zur Ukrinabrücke bei Dragalovce in der Länge von 31 *km* und der zum Theile als Fahrstraße ausgebauten Verbindung Brčka-Srnice in der Länge von 30·62 *km*.

Die Auslagen für die Straßenerhaltung betrugen:
Für die Entlohnung der Straßenmeister 29.925 fl. 03 kr.

Für die sonstigen Erfordernisse der currenten Erhaltungsarbeiten:
Bei den Hauptstraßen 134.580 fl. 42 kr.
Bei den Bezirksstraßen 19.700 fl. 16 kr.
Bei den Reitwegen 868 fl. 01 kr.

Nebstdem wurden noch verwendet an Robotkräften
bei den Hauptstraßen:
551.089 Robot-Menschentagwerke,
330.602 Robot-Thiertagwerke;

bei den Bezirksstraßen:
243.607 Robot-Menschentagwerke,
199.858 Robot-Thiertagwerke;

bei den Reitwegen:
5.471 Robot-Menschentagwerke,
4.700 Robot-Thiertagwerke.

Im Jahre 1883.

Im Landesbudget waren für das Straßenwesen präliminirt:
1. Für Straßenmeister, Einräumer und die sonstigen Auslagen der Straßenerhaltung . . . . . . 134.000 fl.
2. für Straßen- und Wasserbauten . . . . 88.000 „

Mit diesen Beträgen konnte jedoch das Auslangen nicht gefunden werden. Einerseits war durch den regeren Verkehr auf den Straßen ein größerer Aufwand für die Erhaltung derselben bedingt, anderseits mussten einzelne, insbesondere vom militärischen Standpunkte wichtige Straßen radical ausgebessert werden.

Die Landesverwaltung sah sich daher bemüssigt, eine Überschreitung der Straßenbaudotation um 55.075 fl. zu bewilligen und wurde außerdem seitens der Militärverwaltung für die vollkommene Instandsetzung der nach dem Limgebiete führenden Straße Sarajevo-Gorazda-Svetloborje ein Betrag von 57.125 fl. aus dem Occupationscredite zur Verfügung gestellt.

Es wurden außerdem in diesem Jahre noch unter ausschließlich militärischer Leitung und aus den Mitteln des Occupationscredites mehrere andere strategisch wichtige Straßenbauten zur Ausführung gebracht, welche, insofern dieselben auch für den allgemeinen Verkehr von Bedeutung sind, in der folgenden Darstellung speciell angeführt werden.

A. Straßen- und Brückenbauten.

I. Von der Militärverwaltung aus den Mitteln des Occupationscredites gebaut.

Bau der militärisch wichtigen Straße von Mosko gegen Trebinje bis Podgliva in der Länge von 8·49 *km* behufs Umlegung des bestehenden, nothdürftig fahrbaren Weges in dieser Strecke; desgleichen eine 3 *km* lange Umlegung zwischen Mosko und Bilek.

Neubau der 179·5 *m* langen Drinabrücke bei Foča als hölzerne Gitterbrücke mit vier Öffnungen zu circa 31·3, 57·5, 56 und 34·7 *m*, auf gemauerten Pfeilern ruhend.

Neubau der 75 m langen Trebinčicabrücke in Trebinje als eiserne Gitterbrücke mit zwei Öffnungen, auf gemauerten Pfeilern ruhend.

Neubau der 30 *m* langen Čepelicabrücke in der Straße Trebinje-Bilek als in Quadern gewölbte Bogenbrücke mit drei Öffnungen à 6·5 *m* ausgeführt.

Zu diesem Brückenbau leistete die Landesverwaltung einen Beitrag von 2000 fl.

Instandsetzung der Reitwege Sarajevo-Kalinovik-Ulok-Nevesinje, Trebinje-Ljubinje, Mosko-Ljubinje, Vlasenica-Pod Romanja.

Nebst diesen von der Heeresverwaltung aus den Mitteln des Occupationscredites geschaffenen Bauten wurden von derselben mit dem aus Landesmitteln überwiesenen Betrage von 47.235 fl. noch die Straßen Gorazda-Foča, Rogatica-Jabukasattel, Carina-Trebinje-Bilek, letztere exclusive der vorangeführten neugebauten Strecken, ferner Stolac-Plana-Bobotovkub und die Reitwege Foča-Gacko-Bilek, Nevesinje-Gacko-Avtovac instand gehalten.

Es wurde hiebei die 109·1 *m* lange Trebinčicabrücke bei Dražindo und die 69 *m* lange Čehotinabrücke bei Foča neu gebaut und die vorgenannten Reitwege einer gründlichen Reconstruction unterzogen, so zwar, dass dieselben zur Noth befahrbar wurden.

Wie die Landkarte zeigt, betreffen die sämmtlichen vorangeführten, durch die Heeresverwaltung bewirkten Bauherstellungen vom strategischen Standpunkte wichtige Communicationen nach dem Limgebiete und an die montenegrinische Grenze und musste daher deren Ausführung seitens der Heeresverwaltung möglichst rasch angestrebt werden.

II. Von der Landesverwaltung aus Landesmitteln gebaut.

a) Straßen- und Brückenneubauten.

Hauptstraßen.

Vollendung des Straßenbaues Gornji Vakuf-Prozor, welcher vom Jahre 1883 ab als Hauptstraße ausgeführt wurde.

Zum Ausbaue gelangten in diesem Straßenzuge 14·42 *km*, von welchen 8 *km* als Fahrstraße gebaut wurden, während die übrigen 6·42 *km* im Abstiege gegen Prozor in's Ramathal wegen der bedeutenden Kosten, welche die Anlage einer normalmäßig gebauten Hauptstraße verursacht hätte, nur als Fahrweg hergestellt werden konnten. Mit Ende des Jahres 1883 war sonach die Bezirksstadt Prozor für den Wagenverkehr von Bugojno aus zugänglich gemacht.

In der Verbindung Mostar-Nevesinje wurde durch die Umwandlung des bestehenden Reitweges in der Länge von 3·5 *km* von Blagaj bis zum Beginne des Aufstieges zur Bionicahöhe in einen Fahrweg das letzte noch fehlende Intervall in der genannten Verbindung fahrbar hergestellt.

Beginn des Baues der Hauptstraße Gornja Tuzla-Lopare-Čelić-Brčka zur Umgehung der über einen 300 *m* höher gelegenen Sattel und durch Rutschterrain führenden bestehenden Hauptstraße Tuzla-Brčka, und zwar wurde die 18·5 *km* lange Strecke von Gornja Tuzla bis Lopare im Unterbauplanum hergestellt.

Bezirksstraßen.

Fortsetzung des Baues der Verbindung von Ljubovia nach Drinača. Bewirkte Leistung: 1·2 *km* fertiger Fahrweg und 11·5 *km* im Unterbauplanum hergestellt.

Fortsetzung und Vollendung des Baues der Bezirksstraße Stabnja Han-Vareš.

Die Länge der neu gebauten Strecke betrug 19·72 *km*.

Neubau der 21·13 *km* langen Straße Vareš-Duboštica als Communication für den in Duboštica eröffneten Chromerzbergbau zur Bosna-Bahn.

Zu den Kosten des letztgenannten Straßenbaues im Betrage von 45.853 fl. 10 kr. hat die Gewerkschaft „Bosnia“ eine Beisteuer im Betrage von 20.000 fl. geleistet.

Neubau einer Straße von Vitina nach Ljubuški in der Länge von 8 *km*.

Fahr- und Reitwege.

Herstellung eines 15 *km* langen Fahrweges von Gradačac nach Modrič.

Die Herstellung eines 4 *km* langen Fahrweges von Puračić zur Verbindung mit der Hauptstraße Doboj-Tuzla; desgleichen auch eines 5 *km* langen Fahrweges zur Verbindung des Ortes Breške mit der Hauptstraße Tuzla-Brčka und eines 8·32 *km* langen Fahrweges zur Verbindung von Kamengrad mit Sanskimost.

Herstellung eines 10 *km* langen, im Tracé einer Hauptstraße angelegten Reitweges von Drinača gegen Novakasaba.

Herstellung von 2 *km* Reitweg in der Verbindung Ljubinje-Ravno.

b) Reconstructionen und Umlegungen schon bestehender Straßen und Wege.

In der Verbindung Sarajevo-Gorazda-Svetloborje:

Die Reconstruction aller jener Strecken, welche noch den Charakter eines nur zur Noth fahrbaren Reitweges von 2·5 bis 3·0 *m* Breite hatten.

Der bestehende Weg wurde in diesen Stellen auf 4·0 bis 5·0 *m* verbreitert, theilweise ganz umgelegt, mit Grundbau und Beschotterung versehen, ferner wurden die bestehenden Objecte reconstruirt, Geländer und Radabweiser gesetzt.

Die Länge der auf diese Weise reconstruirten Strecken betrug 54 *km,* während die übrigen, schon als Fahrstraße gebauten Theile der ganzen 118·4 *km* langen Verbindung gründlich beschottert wurden.

Zu diesen Arbeiten stellte, wie schon vorerwähnt wurde, die Militärverwaltung einen Betrag von 57.125 fl. und nebstdem noch Militärarbeitskräfte bei, welche beiläufig 100.000 Arbeitsschichten repräsentirten.

In der Straße Sarajevo-Mostar-Metković wurde in der Theilstrecke Konjica-Ivan-Karaula im Aufstiege zur letztgenannten Karaula 7·6 *km* des bestehenden 3 bis 3·5 *m* breiten Weges als Fahrstraße ausgebaut.

Vollendung der Umlegung der über den Paprać führenden Strecke in der Länge von 11·1 *km* als Fahrstraße. Zur theilweisen Bestreitung der Kosten für die im Jahre 1882 und 1883 ausgeführten Arbeiten bewilligte die Heeresverwaltung einen Vorschuss von 58.530 fl., welcher im Jahre 1884 refundirt wurde.

In der Straße Doboj-Tuzla-Zvornik:

Beginn der Umlegung des beim Eingange in das Sprečathal befindlichen, über einen Gebirgsrücken führenden Intervalles der alten Straße in der Länge von 4·77 *km.*

Eine weitere kleine Umlegung kam in der Länge von 0·4 *km* bei D. Tuzla an der Abzweigung der über die Majevica führenden Straße zur Ausführung.

Im Straßenzuge Brod-Sarajevo: Einwölbung des Straßentunnels bei Vranduk in einer Länge von 20 *m.*

c) Größere Brückenbauten.

Im Straßenzuge Brod-Sarajevo: Neubau der Miljačkabrücke bei Sarajevo 44 *m* lang, hölzerne Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern.

Beginn des Neubaues der Usorabrücke bei Doboj mit 130 *m* Länge als Holzjochbrücke in 9 Öffnungen mit gemauerten Widerlagern.

Im Straßenzuge Gradiška-Banjaluka-Travnik-Han Compagnie: Vollendung der im Vorjahre begonnenen Vrbasbrücke bei Jajce mit 26 *m* lichter Spannweite als hölzerne Bogenbrücke in einer Öffnung mit gemauerten Widerlagern.

Neubau der Lašvabrücke bei Divljak, 50 *m* lang, der Bjelabrücke, 29 *m* lang, beide als hölzerne Jochbrücken mit gemauerten Widerlagern.

Im Straßenzuge Novi-Bihać: Neubau der Unabrücke bei Krupa, 155 *m* lang und einer 15 *m* langen Inundationsbrücke als hölzerne Jochbrücken mit gemauerten Widerlagern.

Im Straßenzuge Han-Čadjavica-Petrovac-Bihać: Neubau der Sanabrücke bei Ključ, 54 *m* lang, als hölzerne Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern.

In der Straße Koraj-Čelić: Neubau der Šibošicabrücke bei Čelić mit 40 *m* Spannweite; Construction wie vor.

In der Verbindung Zvornik-Vlasenica:

Neubau der Drinačabrücke, 63·45 *m* lang, als Ensbaumbrücke mit verdübbelten Trägern auf gemauerten Pfeilern.

In der Straße Orašje-Samac: Neubau der Tisinabrücke, 50 *m* lang, als Hängwerksbrücke, mit gemauerten Widerlagern, ferner Neubau einer Inundationsbrücke bei Šamac mit 30 *m* Länge als Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern.

In der Straße Šamac-Gradačac: Neubau einer Brücke mit 27 *m* Spannweite, Construction wie vor.

In der Verbindung Tuzla-Kladanj: Neubau der Sprečabrücke mit 39 *m* Spannweite, Construction wie vor.

Bosnabrücke bei Zenica. Reconstruction der bestehenden Pfeiler und der hölzernen Fahrbahn in der Länge von 170 *m.*

In der Straße Gradačac-Srnice-Gračanica: Die Lukavacbrücke mit 20 *m* Spannweite als Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern.

In der Verbindung Banjaluka-Varoš: Neubau der Vrbanjabrücke mit 54 *m* Spannweite als Beutelholzbrücke.

Resumé.

Werden die im Jahre 1883 bewirkten Leistungen auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues zusammengefasst, so ergibt sich nachstehender Erfolg:

I. Von der Heeresverwaltung aus den Mitteln des Occupationscredites gebaut.

Bei den Hauptstraßen:

11·49 *km* als Fahrstraßen.

Neubau von drei Brücken mit zusammen 284·5 *m* Länge.

Die Kosten von weiteren zwei Brücken mit 178·1 *m* Länge wurden aus Landesmitteln bestritten.

II. Von der Landesverwaltung aus Landesmitteln gebaut:

Bei den Hauptstraßen:
81·1 *km* als Fahrstraßen,
9·92 „ „ Fahrwege,
23·27 „ blieben als Fahrstraßen unvollendet im Bau.

Bei den Bezirksstraßen:
48·85 *km* als Fahrstraßen,
1·2 „ „ Fahrwege,
11·5 „ blieben als Fahrwege unvollendet im Bau; ferner
44·32 „ an sonstigen Fahr- und Reitwegen.
Endlich 16 größere Brücken mit 866·45 *m* Gesammtlänge und eine Fähre.

Für die von der Landesregierung hergestellten Straßen und Brücken wurden verausgabt: 265.681 fl. 86 kr., nebstdem wurden noch 408.962 Robot-Menschentagwerke und 253.276 Robot-Thiertagwerke verwendet.

B. Straßenerhaltung.

Die Länge der zu erhaltenden Straßen betrug bei den Hauptstraßen 1695·87 *km*, bei den Bezirksstraßen 904·68 *km*.

Gegen das Vorjahr mehr:
Bei den Hauptstraßen um 89·05 *km*,
bei den Bezirksstraßen um 81·65 *km*.

Diese Veränderung resultirt bei den Hauptstraßen:
Aus der Einbeziehung der in den Vorjahren ganz oder zum Theile ausgebauten Straßen:
Kaonike-Janjići, lang 8·55 *km*,
Gorazda-Foča, lang 33·5 *km*,
Mostar-Ljubinje-Landesgrenze, lang 47·0 *km*,
in die zu erhaltenden Straßenzüge;

bei den Bezirksstraßen:
Aus der Einbeziehung der in den Vorjahren gebauten Strecken in den Verbindungen Prozor-G. Vakuf in der Länge von 9·3 *km*,
Stabnja Han-Vareš in der Länge von 7·0 *km*.
Ferner der Verbindungen Županja-Šuica in der Länge von 17·5 *km*,
Banjaluka-Vrbanje-Kotor 32·3 *km*,
Vrtoče-Kulen Vakuf 15·55 *km*
in die Erhaltung.

Die Auslagen für die Straßenerhaltung betrugen:
Für Entlohnung der Straßenmeister 33.769 fl. 43 kr.,
für Remunerationen an Kneze und Muktare 255 fl. 28 kr.

Für die sonstigen Erfordernisse der currenten Erhaltungsarbeiten:
Bei den Hauptstraßen 85.407 fl. 59 kr.,
bei den Bezirksstraßen 14.804 fl. 25 kr.,
bei den Reitwegen 2.933 fl. 68 kr.

Nebstdem wurden noch verwendet an Robotkräften:

Bei den Hauptstraßen:
565.765 Robot-Menschentagwerke,
271.742 Robot-Thiertagwerke.

Bei den Bezirksstraßen:
352.901 Robot-Menschentagwerke,
252.008 Robot-Thiertagwerke.

Bei den Reitwegen:
30.468 Robot-Menschentagwerke,
9.902 Robot-Thiertagwerke.

Im Jahre 1884.

Im Landesbudget waren präliminirt für die Straßenerhaltung, Entlohnung der Straßenmeister und Straßeneinräumer . . . . 182.000 fl.
Für Straßen- und Wasserbauten . . . . 100.000 fl.
zusammen . . 282.000 fl.

Die Bestimmung der Höhe vorstehender Dotationen war noch auf Grund der bis zum Jahre 1883 geltend gewesenen Grundsätze für die Erhaltung der Straßen basirt.

Die stetig fortschreitende Verbesserung der Verhältnisse des Landes, die sich auch durch die Steigerung der Landeseinnahmen manifestirte, ermöglichte es jedoch, die für Straßenzwecke aus dem Landesbudget bestimmten Dotationen gegenüber den Vorjahren zu erhöhen.

Durch die vom k. und k. gemeinsamen Ministerium im Laufe des Jahres 1883 angeordnete Reorganisation des Straßenwesens wurde den Bedürfnissen desselben vollständig entsprochen und die Mittel geboten, nicht allein die Hauptstraßen in gutem Zustande zu erhalten, sondern auch der Erhaltung der bis nun ziemlich vernachlässigten Bezirksstraßen und Reitwege eine größere Sorgfalt zuzuwenden. Hiezu reichten aber die im Landesbudget pro 1884 anfänglich präliminirten Summen nicht aus und erfuhr daher sowohl die Dotation für die Straßenerhaltung, wie jene für die Straßen-Neubauten nachträglich eine wesentliche Erhöhung, erstere auf . . . . . 258.000 fl. — kr.
letztere auf . . . . 328.208 fl. 29 kr.

Von der bewilligten Dotation für Straßenneubauten kam der vom k. und k. Reichs-Kriegs-Ministerium im Vorjahre der Landesverwaltung für die Vollendung der Umlegung der Papraćstraße aus dem Occupationscredite vorgestreckte und Anfang des Jahres 1884 refundirte Vorschuss von 58.530 fl. in Abzug, hingegen kamen 10.000 fl., welche die Heeresverwaltung als Beitrag für die Herstellung des gegen das Limgebiet führenden Reitweges Foča Kalinovik leistete, hinzu und blieben sohin für Straßen- und Wasserbauten im Jahre 1884 . . 279.678 fl. 29 kr.

A. Straßen- und Brückenbauten.

Die Erhöhung der für Straßenzwecke bestimmten Dotationen und die bis nun bewirkte Fahrbarmachung eines großen Theiles der wichtigsten und frequentesten Haupt- und Bezirksstraßen gestatteten es, dass von nun an die Straßenbauten ausnahmslos als normalmäßig gebaute Kunststraßen ausgeführt werden konnten, weshalb auch die Herstellung von Fahrwegen, die den für die Haupt- und Bezirksstraßen aufgestellten technischen Normen nicht entsprachen, von nun an unterblieb.

Die im Jahre 1884 bewirkten Leistungen waren folgende:

a) Neu eröffnete Straßenlinien.

Hauptstraßen.

Ausbau der Verbindung Bugojno-G. Vakuf-Prozor durch das Ramathal bis in's Narentathal respective bis zur Einmündung in die Hauptstraße Sarajevo-Mostar in der Länge von 20·28 *km*.

Vollendung des Neubaues der Straße G. Tuzla-Lopare-Čelić in der Länge von 27·82 *km*.

Beginn des Straßenbaues Zvornik-Vlasenica, als Fortsetzung der Straße Rača-Zvornik über Vlasenica gegen Sarajevo. Es wurde eine Theilstrecke von 11 *km* in Angriff genommen, aber nicht vollständig vollendet.

Ausbau der 13·9 *km* langen Theilstrecke Bilek-Plana, einerseits als Fortsetzung der Straße Ragusa-Trebinje-Bilek gegen Gacko und anderseits behufs Herstellung des Anschlusses an die von Stolac nach Plana führende Straße.

Bezirksstraßen.

Neubau der 17·5 *km* langen Straße Čapljina-Ljubuški zur Verbindung des Bezirkes Ljubuški und des dort befindlichen großen Tabaketablissements mit der Bahn Mostar-Metković.

Neubau der 14·18 *km* langen Straße Kiseljak-Visoko zur Verbindung des Badeortes Kiseljak und des Bezirkes Fojnica mit der k. k. Bosna-Bahn.

Beginn des Baues einer Bezirksstraße von Tuzla nach Kladanj zur Verbindung des Bezirksortes Kladanj mit Tuzla.

Durch die Fortsetzung dieser Straße über Kladanj hinaus nach Sarajevo wird dieselbe auch die directe Verbindung von Sarajevo mit D. Tuzla vermitteln. Es wurde eine Theilstrecke in der Gesammtlänge von 3 *km* ganz und 11·86 *km* im Unterbauplanum hergestellt.

Beginn des Baues einer directen Verbindung von Sanskimost gegen Bihać und zwar wurde vorerst zwischen den Bezirksorten Sanskimost und Krupa die Theilstrecke von Sanskimost bis Lušci-palanka in der Länge von 25·5 *km* ausgebaut. Hievon entfielen 17·18 *km* auf den vollkommenen Neubau der Theilstrecke Kamengrad-Palanka und 8·32 *km* auf die Reconstruction des schon bestehenden Fahrweges Sanskimost-Kamengrad.

Als Fortsetzung des in den Vorjahren begonnenen Baues der Verbindung Glamoč mit Livno wurden die noch restlichen 22·2 *km* ausgebaut und die in den Vorjahren hergestellten Strecken von zusammen 13·68 *km* reconstruirt.

Als Fortsetzung des in den Vorjahren von Tešanj in der Richtung gegen Prnjavor bis zur Ukrinabrücke bei Dragolovce hergestellten Fahrweges wurde das 14·5 *km* lange Intervall Dragolovce-Prnjavor ausgebaut.

Vollendung des in den Vorjahren begonnenen Baues der Verbindung Ljubovia-Drinača in der Gesammtlänge von 24 *km* als Fahrstraße.

b) Reconstructionen und Umlegungen schon bestehender Straßen und Wege.

Hauptstraßen.

In der Straße Sarajevo-Mostar:

Erweiterungen und Umlegungen einzelner Intervalle der über den Ivan führenden Strecke zwischen Tarčin und Konjica in der Länge von 5·58 *km*.

In der Straße Doboj-Tuzla-Zvornik:

Vollendung der im Vorjahre begonnenen Umlegung an der Sprečamündung in der Länge von 4·77 *km* und Umlegung einer 1·09 *km* langen Theilstrecke bei Miričina.

Bezirksstraßen.

Reconstruction der Verbindung Stolac-Plana in der Länge von 47·1 *km*.

In der Verbindung Otoka-Vranograc-Oblaj:

Neubau der 10 *km* langen Theilstrecke Vranograc-Oblaj.

In der Verbindung Vrtoče-Kulen Vakuf:

Reconstruction eines Intervalles von 5·22 *km*.

c) Reitwege.

Beginn des Baues eines zur Noth fahrbaren Reitweges von Foča nach Kalinovik behufs Zugänglichmachung der Zagorje. Für diesen Reitwegbau leistete die Heeresverwaltung, wie schon früher erwähnt wurde, mit Rücksicht auf die militärische Wichtigkeit dieser Verbindung, aus dem Occupationscredite einen Beitrag von 10.000 fl. Hergestellt wurden 22 *km* vom Radevojevićsattel bis zur Vratlo Karaula.

Herstellung eines zur Noth fahrbaren Reitweges von Varoš über Maslovare gegen Doboj in der Länge von 62 *km*.

Fortsetzung des Reitwegbaues Ljubinje-Ravno mit 4·4 *km* Länge.

d) Größere Brückenbauten.

In der Verbindung Lopare-Bjelina:

Die bei Lopare gelegene Gujicabrücke in der Länge von 62 *m* als hölzerne Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern hergestellt.

In der Straße Sarajevo-Brod:

Vollendung der im Vorjahre begonnenen 130 *m* langen Usorabrücke bei Doboj, welche als hölzerne Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern ausgeführt wurde.

Jalabrücke bei Tuzla, lang 30 *m* als Hängewerksbrücke mit zwei Öffnungen auf gemauerten Pfeilern und Widerlagern.

In der Straße Bihać-Časin:

Unabrücke bei Vrkašić in der Länge von 135 *m* als Ensbaumbrücke auf Holzzachen mit gemauerten Widerlagern.

Resumé.

Werden die im Jahre 1884 auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues bewirkten Leistungen zusammengefasst, so ergibt sich nachstehender Erfolg:

Es wurden gebaut

bei den Hauptstraßen: 73·44 *km* als Fahrstraßen, 11 *km* blieben als Fahrstraßen unvollendet im Bau;

bei den Bezirksstraßen: 196·88 *km* als Bezirksstraßen, 11·86 *km* blieben als Fahrstraßen unvollendet im Bau;

Reitwege: 88·4 *km* zur Noth fahrbar.

Ferner wurden 4 größere Brücken in der Gesammtlänge von 357 *m* und 6 Fähren errichtet.

Hiefür wurden verausgabt: 236.400 fl. 59 kr., und wurden 724.325 Robot-Menschen- und 301.081 Robot-Thiertagwerke verwendet.

B. Straßenerhaltung.

Die Länge der im Jahre 1884 zu erhaltenden Straßen betrug:

bei den Hauptstraßen 1533·19 *km*,

bei den Bezirksstraßen 1095·89 *km*.

Gegen das Vorjahr bei den Hauptstraßen um 162·68 *km* weniger; bei den Bezirksstraßen um 191·21 *km* mehr.

Diese Änderung ergibt sich bei den Hauptstraßen:

Durch die Einreihung nachstehender, bisher zu den Hauptstraßen gezählter Communicationen in die Kategorie der Bezirksstraßen:

Der Straße Rogatica-Višegrad, lang 77·33 *km*,
der Straße Mostar-Ljubuški, lang 47 *km*,
der Straße Mukoshan-Nevesinje, lang 33·70 *km*,
der Straße Stolac-Plana-Bobotov dub, lang 54·10 *km*.

Hingegen wurde von den Bezirksstraßen die Straße Bugojno-Gornji-Vakuf-Prozor 43·23 *km* zu den Hauptstraßen eingereiht und verlängerte sich die Straße Sarajevo-Mostar durch die Eröffnung der Umlegung der Paprać-straße um 6·22 *km*.

Bei den Bezirksstraßen:

Durch die Einreihung der drei ersten obgenannten, bisher zu den Hauptstraßen gezählten Straßen mit der Gesammtlänge von 158·03 *km* zu den Bezirksstraßen, ferner durch Einbeziehung der im Jahre 1883 ausgebauten Straße Vareš-Duboštica in der Länge von 21·13 *km*, der vollendeten Theile der Straße Stabnjahan-Vareš in der Länge von 19·72 *km*, der als Fahrweg bestehenden Fortsetzung der Straße Dervent-Odžak bis Samac in der Länge von 16·14 *km* und der Strecke Dokanj-Brčka in der Länge von 5 *km*; hingegen entfiel die zu den Hauptstraßen eingereihte Verbindung Bugojno-Prozor, von welcher der im Jahre 1883 erhaltene Straßentheil die Länge von 28·81 *km* hatte.

Für die Beaufsichtigung dieser Straßen konnte nunmehr ein, auch der Zahl nach entsprechendes Aufsichtspersonale angestellt werden und standen im Jahre 1884 52 Straßenmeister, 145 Einräumer und 20 Straßenaufseher in Verwendung.

Auch der Erhaltung und Verbesserung der Bezirksstraßen und Reitwege konnte eine größere Sorgfalt gewidmet werden.

Die Auslagen für die Straßenerhaltung betrugen:

	fl.	kr.
Für Entlohnung der Straßenmeister	42.179	26
Für Neukauf von Werkzeugen	12.254	26
Für Remunerationen an Kneze und Muktare	968	—
Für die sonstigen Erfordernisse der currenten Erhaltungsarbeiten:		
Bei den Hauptstraßen	127.780	94
Bei den Bezirksstraßen	23.431	64
Bei den Reitwegen	2.254	48

Nebstdem wurden noch verwendet an Robotkräften:

Bei den Hauptstraßen: 439.105 Robot-Menschentagwerke, 280.441 Robot-Thiertagwerke.
Bei den Bezirksstraßen: 265.799 Robot-Menschentagwerke, 189.982 Robot-Thiertagwerke.
Bei den Reitwegen: 82.127 Robot-Menschentagwerke, 56.456 Robot-Thiertagwerke.

Im Jahre 1885.

Im Landesbudget waren präliminirt für Straßenerhaltung und Entlohnung der Straßenmeister und Einräumer . . . 260.000 fl.
für Straßen- und Wasserbauten . . . 260.000 fl.

Auf Grund der ausgearbeiteten Detailpräliminarien für die Straßenerhaltung wurde die für diese Zwecke bestimmte Dotation auf 255.718 fl. festgestellt.

Vom k. k. Reichs-Kriegs-Ministerium wurden der Landesverwaltung aus dem Occupationscredite für die Ausführung von Sicherungsarbeiten gegen eingetretene Rutschungen an der nach dem Limgebiete führenden, strategisch wichtigen Straße Gorazda-Foča ein Betrag von 20.000 fl. zur Verfügung gestellt.

A. Straßen- und Brückenbauten.

a) An neu eröffneten Straßenlinien.

Bei den Hauptstraßen.

Bau der 8·35 *km* langen Straße Zenica-Janjiči behufs Verlegung der über Han Compagnie und die Vjetrenica führenden Straße Brod-Sarajevo in's Bosnathal. Bau der Strecke Čelić-Krampenhan in der Länge von 4·52 *km* als Ergänzung des im Vorjahre ausgeführten Straßenbaues Gornja Tuzla, Lopare-Čelić. Behufs Herstellung einer Straße von Gacko, beziehungsweise Avtovac, zum Anschlusse an die von Plana über Bilek-Trebinje nach Ragusa führende Straße wurde mit dem Straßenbau Plana-Avtovac begonnen und eine Theilstrecke von 15 *km* vollendet.

Vollendung des im Vorjahre begonnenen Straßenbaues von Zvornik bis Nova Kasaba in der Länge 26·39 *km*. Beginn des Baues einer Hauptstraße von Banjaluka nach Maslovare, von welcher jedoch nur einige kleinere Theilstrecken in Angriff genommen, aber nicht beendet wurden.

Bei den Bezirksstraßen.

Als Fortsetzung der Straße Čapljina-Ljubuški-Vitina gegen Gorica, beziehungsweise Imoski, wurde das 4 *m* lange Intervall Vitina-Klobuk, und als Fortsetzung des Straßenbaues von Tuzla gegen Kladanj ein 9·28 *km* langes Intervall gebaut.

Ferner wurden an den im Vorjahre gebauten Strecken Stolac-Plana-Ljubuški-Capljina und Drinača-Ljubovija noch kleinere Vollendungsarbeiten bewerkstelligt.

b) Reconstructionen und Umlegungen schon bestehender Straßen und Wege.

Bei den Hauptstraßen.

In der Straße Sarajevo-Gorazda-Svetloborje: Umlegung einer Strecke bei Sarajevo in der Länge von 0·65 *km*.

In der Straße Doboj-Tuzla-Zvornik: Umlegung bei Siminhan lang 1 *km*; Umlegung beim Ringofen bei Tuzla lang 0·76 *km*; Umlegung zwischen Tuzla und Siminhan bei *km* 68, lang 0·40 *km*.

In der Straße Gradiška-Banjaluka-Travnik-Kaonike: Umlegung zwischen Han Compagnie und Kaonike bei *km* 98, lang 0·16 *km*, bei *km* 69, lang 0·40 *km*.

In der Straße Ragusa-Trebinje-Bilek: Umlegung bei Trebinje, lang 1 *km*.

In der Straße Rača-Bjelina-Zvornik: Umlegung bei *km* 33, lang 0·7 *km*.

Nebstdem wurde noch zur Behebung bedeutender eingetretener Rutschungen an den Straßen Prozor-Jablanica, Siminhan-Gornja Tuzla, Čelić-Brčka und Gorazda-Foča Sicherungsarbeiten in größerem Umfange ausgeführt, deren Kosten bei der letztgenannten Straße im Betrage von 20.000 fl., wie schon vorerwähnt, von der Heeresverwaltung aus dem Occupationscredite bestritten wurden.

Bei den Bezirksstraßen.

In der Verbindung Kiseljak-Fojnica: Reconstruction eines Theiles des Fahrweges durch Ausbau einer Strecke von 4·4 *km* Länge.

In der Verbindung Rogatica-Višegrad-Uvac: Umlegung einer kurzen 0·85 *km* langen Strecke zwischen Višegrad und Uvac.

In der Verbindung Banjaluka-Prjedor-Kostajnica-Novi: Umlegung einer kurzen Strecke von 0·4 *km* Länge.

c) Reitwege.

Als Fortsetzung und Vollendung des im Vorjahre gebauten Theiles eines zur Noth fahrbaren Reitweges von Foča nach Kalinovik erfolgte der Bau des noch fehlenden 22·23 *km* langen Intervalles von Kalinovik bis zur Vratlo karaula und vom Radevojević-Sattel nach Foča.

Zwischen Ljubinje und Ravno wurde der im Jahre 1883 begonnene Reitwegbau fortgesetzt und wurden 7 *km* hergestellt.

d) Größere Brückenbauten.

Ukrina-Brücke bei Dragolovce 47 *m* lang als hölzerne Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern.

Vrbasbrücke bei Donjići 41·3 *m* lang als hölzerne Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern.

Drei Brücken über die Prača in der Länge von 30 *m*, 47 *m* und 105 *m* als hölzerne Jochbrücken.

Resumé.

Werden die im Jahre 1885 bewirkten Leistungen auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues zusammengefasst, so ergibt sich nachstehender Erfolg:

Es wurden gebaut:

Bei den Hauptstraßen: 59·33 *km*.

Bei den Bezirksstraßen: 18·93 *km*.

Bei den Reitwegen: 29·23 *km*.

Ferner wurden fünf größere Brücken in der Gesammtlänge von 270·3 *m* neu hergestellt und fünf Fähren errichtet.

Hiefür wurden verausgabt: 270.870 fl. 30 kr. und wurden 501.925 Robot-Menschentagwerke und 184.122 Robot-Thiertagwerke verwendet.

B. Straßenerhaltung.

Die Länge der zu erhaltenden Straßen betrug:

Bei den Hauptstraßen 1570·15 *km*.

Bei den Bezirksstraßen 1329·93 *km*.

Gegen das Vorjahr mehr um:
Bei den Hauptstraßen 36·96 *km.*
Bei den Bezirksstraßen 234·04 *km.*
Diese Veränderung resultirte:

Bei den Hauptstraßen aus der durch die bewirkten Umlegungen an der Straße Doboj-Tuzla-Zvornik sich ergebenden Verlängerung derselben um 4·61 *km*; aus der Einbeziehung der im Vorjahre neugebauten Straßenstrecken Bilek-Plana mit 13·90 *km*, Prozor-Ramamündung mit 20·28 *km*; ferner des Fahrweges Gacko-Avtovac mit 4·80 *km* und endlich der Verbindung von Tuzla nach Brčka über Gornja-Tuzla-Lopare in der Länge von 50·07 *km* in die Erhaltung, während die frühere Verbindung Tuzla-Brčka über Šibošica in der Länge von 56·7 *km* außer Rechnung gesetzt und deren 47·74 *km* lange Theilstrecke Tuzla-Krampenhan im Jahre 1886 bei den Bezirksstraßen eingereiht wurde.

Bei den Bezirksstraßen durch Einbeziehung nachfolgender Straßenlinien in die Erhaltung, welche in den Vorjahren theils in ihrer ganzen Länge neugebaut, theils durch Fertigstellung einzelner noch fehlender Theilstrecken für den Verkehr eröffnet werden konnten: Livno-Glamoč lang 35·88 *km*, Sanskimost-Palanka lang 25·50 *km*, Drinača-Srebrenica lang 38·50 *km*, Čapljina-Ljubuški-Vitina lang 25·50 *km*, Visoko-Kiseljak lang 15·18 *km*.

Ferner wurden noch die im Jahre 1884 gebauten Straßenstrecken in der Verbindung Prnjavor-Tešanj: das Intervall von der Ukrinabrücke bei Dragolovce bis Prnjavor lang 14·5 *km*, in der Verbindung Tuzla-Kladanj: eine Theilstrecke in der Länge von 6·22 *km*, dann der Fahrweg Gradačac-Modrić-Šamac lang 35·12 *km* und der im Jahre 1881 hergestellte Fahrweg Bjelina-Koraj lang 29·54 *km* in die Erhaltung einbezogen.

Von der als Fahrweg bestehenden Verbindung Otoka-Vranograc-Oblaj wurde nur die im Vorjahre neu gebaute Strecke Vranograc-Oblaj mit 10 *km* Länge in die Erhaltung einbezogen, der übrige bisher erhaltene und als Fahrweg bestehende Theil Otoka-Vranograc (lang 39 *km*) bis zu dessen vollständiger Reconstruction aus der Erhaltung ausgeschieden.

Die bisher bei den Hauptstraßen eingereihte Verbindung Stolac-Plana, lang 47·1 *km*, wurde bei den Bezirksstraßen eingereiht.

Die Auslagen für die Straßenerhaltung betrugen:

Für Entlohnung der Straßenmeister	42.799 fl.	25 kr.
für Neuankauf von Werkzeugen	12.434 „	44 „
für Remunerationen an Kneze und Muktare	1.000 „	— „
Für die sonstigen Erfordernisse der currenten Erhaltungsarbeiten:		
Bei den Hauptstraßen	134.296 „	60 „
Bei den Bezirksstraßen	36.221 „	02 „
Bei den Reitwegen	9.309 „	50 „

Nebstdem wurden noch verwendet an Robotkräften

bei den Hauptstraßen:
499.721 Robot-Menschentagwerke,
295.741 Robot-Thiertagwerke;

bei den Bezirksstraßen:
464.591 Robot-Menschentagwerke,
299.695 Robot-Thiertagwerke;

bei den Reitwegen:
87.065 Robot-Menschentagwerke,
36.583 Robot-Thiertagwerke.

Im Jahre 1886.

Im Landesbudget waren präliminirt:

Für Straßenerhaltung, Entlohnung der Straßenmeister und Einräumer	261.000 fl.
für Straßen- und Wasserbauten	200.000 „

Auf Grund der ausgearbeiteten Detailprälimininare für die Straßenerhaltung wurde die für diese Zwecke bestimmte Dotation auf 247.620 fl. festgestellt; die für Straßen- und Wasserbauten bestimmte Dotation hingegen um 447.301 fl. 63 kr., sonach auf 647.301 fl. 63 kr. erhöht.

A. Straßen- und Brückenbauten.

a) An neueröffneten Linien.

Hauptstraßen.

Vollendung der Straße Plana-Avtovac durch den Bau der noch fehlenden 17 *km*.

Zur Verbindung von Avtovac mit Nevesinje, beziehungsweise Mostar, wurde mit dem Baue einer von Avtovac über Gacko durch das Zalomskathal nach Nevesinje führenden Straße begonnen und hievon ab Nevesinje 22 *km* gebaut.

Zur Fortsetzung der von Zvornik bis Nova Kasaba im Vorjahre eröffneten Straße bis Vlasenica, erfolgte der Ausbau der Theilstrecke Nova Kasaba-Vlasenica in der Länge von 22·6 *km*.

Als Beginn der projectirten kürzesten Verbindung von Banjaluka einerseits gegen Travnik, anderseits gegen Doboj, wurde die durch das Vrbanjathal führende Theilstrecke Banjaluka-Maslovare in der Länge von 52·67 *km* und eine in der Verbindung gegen Doboj im Usorathale gelegene Theilstrecke bei Teslić in der Länge von 10·42 *km* gebaut.

Behufs Umgehung des beschwerlichen Überganges über die Karaula gora im Straßenzuge Banjaluka-Travnik erfolgte der Beginn der durch das Vrbasthal führenden Straße Jajce-Dolnji Vakuf durch den Ausbau von zwei Theilstrecken in der Gesammtlänge von 20·51 *km*.

Zur Verbindung der Stationen der Eisenbahn Doboj - Siminhan mit der Straße Doboj-Tuzla, ferner der Station Čapljina der Eisenbahn Mostar-Metković mit der Straße Mostar-Metković erfolgte die Herstellung der betreffenden Zufahrtsstraßen, erstere in der Gesammtlänge von 1·67 *km*, letztere in der Länge von 1·1 *km*.

Bezirksstraßen.

Als Fortsetzung der Straße Čapljina-Ljubuški gegen Gorica, beziehungsweise Imoski: Bau einer 3 *km* langen Theilstrecke.

Behufs Verbindung des in Koraj endenden Fahrweges Sulinhan-Lopare-Koraj mit der Hauptstraße Siminhan-Lopare-Čelić-Brčka: Ausbau der 4·96 *km* langen Theilstrecke Koraj-Čelić.

In der Verbindung Tuzla-Kladanj wurde eine 15·71 *km* lange Theilstrecke als Fortsetzung des im Vorjahre begonnenen Baues dieser Verbindung hergestellt.

Zur Verbindung Novi Šeher's mit der Hauptstraße Brod-Sarajevo und dem Bezirksorte Žepče: Bau einer 5·1 *km* langen Straße von Novi-Šeher durch das Lješnicathal bis zur Einmündung in die Hauptstraße.

Behufs Herstellung einer directen Verbindung von Prnjavor mit dem Schiffahrtsweg der Save bei Kobaš: Ausbau der 20·35 *km* langen Straße Han Jedovica-Kobaš.

Zur Verbindung von Bjelina mit dem an der Drina gelegenen Orte Popovi: Bau der 6 *km* langen Straße Bjelina-Popovi.

Behufs Herstellung einer entlang der Save von Dubica bis Gradiška führenden Straße erfolgte die Vornahme der Vorbereitungen (Steinerzeugung) zu diesem im Jahre 1887 zu beginnenden Straßenbau.

b) Reconstructionen und Umlegungen schon bestehender Straßen und Wege.

Hauptstraßen.

In der Straße Siminhan-Gornja Tuzla - Čelić - Brčka: Umlegung einer Strecke von 1·28 *km* Länge bei Gornja Tuzla.

In der Straße Ragusa-Trebinje-Bilek: Fortsetzung der im Vorjahre begonnenen Umlegung bei Trebinje bis Podgliva in der Länge von 2·05 *km*.

In der Straße Sarajevo - Rogatica: Ausbau des nur als Fahrweg bestehenden Intervalles dieser Verbindung zwischen *km* 42·0 und *km* 45 bis 56·4 in der Länge von 12·28 *km*.

In der Straße Foča - Gorazda: Behufs Eliminirung einer 8·3 *km* langen Strecke zwischen Čovčićhan und Orahovica, welche nur als Fahrweg hergestellt war, Bau eines 4·15 *km* langen Intervalles als Fahrstraße.

Endlich wurden zur Beseitigung bedeutender eingetretener Rutschungen an den Straßenstrecken Tuzla-Siminhan, Zvornik-Nova Kasaba, Janjići-Kaonike größere Sicherungsarbeiten ausgeführt.

Bezirksstraßen.

In der Verbindung Kiseljak-Fojnica: Fortsetzung der im Vorjahre begonnenen Reconstruction des Fahrweges Kiseljak-Fojnica durch den Bau eines 6·9 *km* langen Intervalles als Fahrstraße.

In der Straße Drinača-Ljubovija: Erbreiterung mehrerer noch nicht normalmäßig angelegter Straßenstrecken in der Länge von circa 0·5 *km*.

Die Straße Livno-Glamoć wurde noch durch Herstellung mehrerer rückständiger Nacharbeiten vollständig vollendet.

c) Größere Brückenbauten.

In der Verbindung Novi-Bihać-Zavalje: Bau der 142·8 *m* langen Unabrücke in Bihać als hölzerne Jochbrücke mit gemauerten Widerlagern.

In der Verbindung Kiseljak-Visoko: Bau der 96 *m* langen Bosnabrücke in Visoko mit der vorbeschriebenen Construction.

d) Straßen-Tracirungen.

Um für die in den nächsten Jahren zu entwickelnde Bauthätigkeit auf Grund genauer Projecte ein übersichtliches Bild über die Höhe der Kosten der zum künftigen Ausbau bestimmten Straßen zu erlangen, wurde eine

größere Anzahl von Straßen tracirt und hiefür die Bauprojecte ausgearbeitet; die Länge der tracirten Linien bei den Hauptstraßen betrug 427·4 *km*, bei den Bezirksstraßen 359·8 *km*.

Resumé.

Werden die im Jahre 1886 bewirkten Leistungen auf dem Gebiete des Straßen- und Brückenbaues zusammengefasst, so ergibt sich nachstehender Erfolg:

Bei den Hauptstraßen: 167·73 *km* gebaut.

Bei den Bezirksstraßen: 62·02 *km* gebaut.

Ferner wurden größere Brücken von zusammen 238·8 *m* Länge und 3 Fähren hergestellt.

Hiefür wurden verausgabt 611.614 fl. 32 kr. und wurden 537.382 Robot-Menschentagwerke, und 237.070 Robot-Thiertagwerke verwendet.

Für Straßentracirungen wurden verausgabt 44.000 fl.

B. Straßenerhaltung.

Die Länge der zu erhaltenden Straßen betrug:
bei den Hauptstraßen 1.640·72 *km*
bei den Bezirksstraßen 1.362·82 *km*

Gegen das Vorjahr mehr:
bei den Hauptstraßen um 70·57 *km*
bei den Bezirksstraßen um 32·89 *km*.

Diese Veränderung resultirt:

Bei den Hauptstraßen: Aus der nach Vollendung des Straßenbaues Zenica-Janjiči erfolgten Einbeziehung der Strecke Kaonike-Janjiči-Zenica in den Hauptstraßenzug Brod-Sarajevo, wodurch die neue Hauptroute gegen die frühere über die Vjetrenica führende um 6·36 *km* verkürzt wurde und die bisher als separate Straße erhaltene 8·55 *km* lange Strecke Kaonike-Janjiči außer Rechnung gebracht, hingegen die bisher in die Hauptstraße Brod-Sarajevo einbezogene 10·39 *km* lange Straßenstrecke Han Compagnie-Kaonike dem Straßenzuge Banjaluka-Travnik-Han Compagnie zugeschlagen wurde.

Eine Vermehrung der zu erhaltenden Straßenlängen trat ein durch die Eröffnung der im Vorjahre gebauten Strecken Plana-Avtovac mit 15 *km* Länge und Zvornik-Nova Kasaba mit 26·39 *km* Länge und durch Wiedereinbeziehung der bei den Bezirksstraßen eingereiht gewesenen 33·7 *km* langen Verbindung Mukošhan-Nevesinje in die Hauptstraßen.

Bei den Bezirksstraßen: Aus dem Zuwachs durch Eröffnung der im Vorjahre neugebauten Straßenstrecken in der Route Čapljina-Ljubuški gegen Gorica 4 *km*, in der Verbindung Tuzla-Kladanj 9·28 *km*, ferner durch Einbeziehung der nach Eröffnung der Straße Siminhan-Gornja Tuzla-Čelić-Krampenhan als Hauptstraße aufgelassenen Strecke von Tuzla über die Majevica bis Krampenhan in der Länge von 47·74 *km*, desgleichen der als Hauptstraße aufgelassenen Strecke Han Compagnie-Zenica in der Länge von 12·87 *km* und des 25 *km* langen Fahrweges von Visoko bis Kakanj-Doboj in die Kategorie der Bezirksstraßen.

Hingegen entfiel die Strecke Banjaluka-Kotor, lang 32·3 *km*, welche in diesem Jahre als Hauptstraße ausgebaut wurde und die zu den Hauptstraßen eingereihte Verbindung Mukošhan-Nevesinje in der Länge von 33·7 *km*.

Die Auslagen für die Straßenerhaltung betrugen:

Für Entlohnung der Straßenmeister	48.570 fl.	24 kr.
für Neuankauf von Werkzeugen	10.251 „	06 „
für Remunerationen an Kneze und Muktare	1.000 „	— „

Für die sonstigen Erfordernisse der currenten Erhaltungsarbeiten:

Bei den Hauptstraßen	128.120 „	12 „
bei den Bezirksstraßen	32.897 „	10 „
bei den Reitwegen	12.399 „	02 „

Nebstdem wurden noch verwendet an Robotkräften

bei den Hauptstraßen:
602.338 Robot-Menschentagwerke,
345.710 Robot-Thiertagewerke;

bei den Bezirksstraßen:
508.938 Robot-Menschentagwerke,
309.895 Robot-Thiertagwerke;

bei den Reitwegen:
106.139 Robot-Menschentagwerke,
58.709 Robot-Thiertagewerke.

III. Hochbauwesen.

III. Hochbauwesen.

I. Hochbauten für Militärzwecke.

Wie schon aus den vorgehenden Theilen dieser Studie hervorgeht, war unmittelbar nach der Occupation im Jahre 1878 vorerst die ganze Bauthätigkeit ausschließlich in den Händen der Militärverwaltung vereinigt.

Insoferne sich diese Bauthätigkeit auf Hochbauten bezieht, concentrirte sich dieselbe vornehmlich darauf, für die Truppen rasch Unterkünfte und zwar entweder durch Adaptirung vorhandener, von der türkischen Regierung übernommener Objecte oder durch den Aufbau neuer Objecte zu schaffen.

Adaptirung kaiserlich ottomanischer Objecte für Militärunterkünfte.

Es sei hier erwähnt, dass die von der türkischen Regierung übernommenen, beziehungsweise vorgefundenen, ärarischen Objecte der Zahl nach zwar sehr bedeutend waren, dass dieselben sich jedoch zumeist in einem Zustande befanden, welcher die unmittelbare Inbenützungnahme nicht zuließ. Es mussten daher weitgehende und kostspielige Demolirungen und Adaptirungen vorgenommen werden, um die Objecte benützbar zu machen.

Die eigenthümliche, sogenannte landesübliche Bauart dieser Objecte brachte es jedoch mit sich, dass selbst die adaptirten Gebäude nur zur Noth als Unterkünfte, Amtsgebäude u. dgl. benützt werden konnten, beziehungsweise noch benützt werden.

Das Militärärar occupirte alle Objecte, welche einen dauernden oder zeitlichen militärischen Wert hatten, während alle übrigen ehemals kaiserlich ottomanischen Objecte seitens der Civilbehörden in Benützung genommen wurden.

Im Jahre 1881 wurden die vormals ottomanischen Objecte, welche für das Militärärar keinen Wert mehr hatten, dem Landesärar definitiv entweder zu Benützungs- oder zu Demolirungszwecken übergeben. Die übrigen Objecte wurden der Militärverwaltung unter der Bedingung belassen, dass für die Erhaltung derselben durch das Militärärar zu sorgen sei.

Nachdem auf jene Adaptirungen, welche an den seitens der Landesregierung definitiv übernommenen ehemals türkischen Objecten ausgeführt wurden, später noch zurückgekommen werden wird, seien hier nur jene Objecte hervorgehoben, welche durch seitens des Militärärars vorgenommene größere Adaptirungen und Ameliorirungen benützbar geworden sind, und zwar:

In Sarajevo:
Das Militärspital, jetzt Hauptgebäude des Garnisons-Spitales Nr. 25,
der Konak, jetzt 15. Corps-Commandogebäude,
die Kaserne und Wohngebäude im Castell,
die große Infanteriekaserne,
das frühere Militärcollegium zur Unterbringung eines Filialspitales, später eines Knabenpensionates.

In Banjaluka:
Die Vrbaskaserne,
die Infanterie- und Artilleriekaserne, dann ein Thurm im Castell, letzterer zur Unterbringung von Sträflingen des Garnisonsarrestes,
ein ehemaliges Mehldepot im Castell zur Unterbringung des Garnisonsgerichtes und Arrestes.

In und nächst Bihać:
Das ehemalige türkische Zollhaus bei Žegar als Verpflegsdepot,
das Konakgebäude, Officierswohngebäude, Garnisonsarrestgebäude, dann mehrere Wachhäuser.

In Ključ:
Ein Castellthurm zum Mannschaftsbelage.

In Dervent:
Die große Cavalleriekaserne, welche gegenwärtig der gesammten Garnison als Unterkunft dient.

In Bosnisch-Brod:
Eine Karaula als Unterkunft für Gagisten.

In und bei Dolnja Tuzla:
Ein ehemaliges Magazin auf der „Gradina“, gegenwärtig Hauptgebäude des dortigen Truppenspitales, das Konakgebäude, welches als Stabsgebäude der dortigen Infanterie-Truppendivision diente.

In Gradačac:
Zwei Kasernen.

In Zvornik:
Mehrere kleinere Gebäude in der sogenannten unteren und oberen Festung.

In Bjelina:
Die Kaserne.

In Travnik:
Die große Infanteriekaserne (seither abgebrannt), Kanzleigebäude, Infanterie- und Artilleriekaserne im Castell.

In Mostar:
Der Garnisonsarrest und das Artilleriezeugsdepot (letzteres früher türkisches Spital), die große Kaserne (1881 theilweise abgebrannt), die Infanterie- und Artilleriekaserne im Konak.

In Nevesinje:
Eine ehemalige Moschee zu einem Marodehaus.

In Gacko:
Die Kaserne.

In Bilek:
Ein Schulgebäude (gegenwärtig Post- und Telegraphenamt), das ehemalige Telegraphenamt (jetzt Verpflegsmagazin), dann ein Stallgebäude.

In und bei Trebinje:
Die Artilleriekaserne, das Spital (jetzt Unterkunft für Infanterie), vier Kulas.

Im Castell zu Stolac:
Das Marodehaus und die Truppenunterkünfte.

Adaptirung von Privatgebäuden für Militärunterkünfte.

Größere Bauherstellungen wurden weiter an folgenden Privatgebäuden vorgenommen:

Bei den vom Militärärar in Na Romanja, Pod Romanja, Mokro, Pale, Prača, Foča, Čajnica, dann in der Posavina benützten Objecten, an einem als Filialspital verwendeten Hause in Livno, am Officierspavillon und den Mannschaftsunterkünften im Konak (Privatgebäude), zu Buna an einer vorgefundenen Hausruine, in Avtovac zum Genieobjects-Commandogebäude, an den in Bilek vom Militärärar occupirten 21 Gebäuden, an einem als Artilleriekaserne gemieteten Gebäude in Stolac, endlich an den Han's Domanović, Rečice und Pasić.

Neubau militärischer Unterkünfte aus militärischen Mitteln.

Durch Adaptirung der vorgenannten Objecte war jedoch den ärgsten Übelständen betreff passender Unterkünfte für die k.k. Truppen nur theilweise abgeholfen, weshalb weiters auch zahlreiche Neubauten ausgeführt wurden.

Die vom Militärärar erbauten neuen Objecte trugen in den ersten Jahren (1878, 1879 und 1880) häufig den Charakter von Provisorien (Baracken), da es ja überhaupt nicht möglich gewesen wäre, 400 größere neue Objecte, abgesehen von zahlreichen Gebäuden zu Depotzwecken und abgesehen von den Accessorien, welche die Unterkünfte für

247 Officiere,
12.316 Mann,
26 kranke Officiere,
1.752 „ Mannschaft,
4.356 Pferde enthielten, in verhältnismäßig so kurzer Zeit zu schaffen.

Aber auch durch den Bau zahlreicher neuer Objecte war nur für die momentanen Bedürfnisse vorgesorgt worden, indem erst später, und zwar vom Jahre 1880 angefangen, daran gegangen werden konnte, definitive Militärunterkünfte zu schaffen, deren Herstellung von diesem Zeitpunkte nur mehr aus Landesmitteln geschah.

Neubau militärischer Unterkünfte aus landesärarischen Mitteln durch militärische Organe.

Infolge der geringen Anzahl civiltechnischer Beamten fiel auch bei diesen landesärarischen Unterkünften, und zwar bis zum Jahre 1886, die gesammte Bauführung von der Verfassung der Bauprogramme bis zur Ausarbeitung und Prüfung der Abrechnungselaborate, dann die Instandhaltung der geschaffenen Unterkünfte den Militärbehörden zu, welche überdies in vielen Fällen Militärarbeitskräfte zu diesen Bauherstellungen heranzogen.

Durch das Militärärar wurden aus Landesmitteln hergestellt:

In Sarajevo:
Ein Officierspavillon sammt Nebengebäude in der Stadt, enthaltend die Wohnungscompetenz bei vorübergehender Einquartierung für 6 Stabsofficiere und 12 Oberofficiere,

eine Officierswohnbaracke im dortigen Barackenlager, enthaltend die oben angegebene Wohnungscompetenz für einen Stabsofficier und 14 Oberofficiere,
eine Kaserne für zwei Compagnien Infanterie sammt Accessorien, Gebäude im Castell,
eine Mannschaftskrankenbaracke für 35 Kranke, dann drei Nebengebäude im Garnisons-Spital Nr. 25,
eine Depotbaracke für Bettsorten.

In Rogatica:
Die Marodehausanlage (Krankenbaracke) für 26 Kranke mit den erforderlichen Accessorien.

In Prača:
Eine Unterkunft für zwei Officiere und 62 Mann sammt Accessorien.

In Banjaluka:
Ein Militäramtsgebäude, enthaltend die erforderlichen Kanzleiräume für ein Truppendivisionscommando, eine Divisionsintendanz, ein Brigade-, ein Regimentscommando, die Genie-Direction, endlich für das Platzcommando sammt den erforderlichen Nebenräumen.

In Dolnja Tuzla:
Ein Militäramtsgebäude, enthaltend die erforderlichen Kanzleiräume für das dortige Brigade- zugleich Militärstationscommando, für das Platzcommando, für ein Regimentscommando, für die Brigadeintendanz, die Geniedirection, daz Garnisonsgericht und das Militär-Verpflegsmagazin sammt den erforderlichen Nebenräumen.

In Travnik:
Eine Kaserne für ein Infanteriebataillon sammt den erforderlichen Nebenräumen an Stelle der abgebrannten türkischen Kaserne.

In Avtovac:
Zwei Officierspavillons, enthaltend die Wohnungscompetenz (bei vorübergehender Einquartierung) für 16 Oberofficiere,
drei Objecte für je eine Compagnie und eine Marodehausanlage für 50 Kranke, diverse Accessorien.

In Stolać:
Ein Truppenspital für 50 Kranke.

In Trebinje:
Ein Mannschaftswohngebäude sammt Abort.

In Foča:
Zwei Kasernen für je eine Compagnie.

Die vorstehend angeführten Objecte wurden vollkommen solid, die zum Belage bestimmten meist in mehreren Stockwerken erbaut und müssen zu den besten der im Occupationsgebiet vorhandenen Gebäude gezählt werden.

Die für diese Objecte vom Lande aufgewendeten Geldmittel sind aus der zuliegenden Tabelle Nr. 8 zu ersehen und betragen insgesammt 844.482 fl. 66 kr.

Aus der Tabelle Nr. 9 kann ersehen werden, in welcher Weise sich diese Summe auf die verschiedenen Jahre vertheilt, und welche Beträge jährlich zur Erhaltung dieser Objecte (bis zum Jahre 1887) in Anspruch genommen wurden. Für das laufende Jahr 1887 können die Detailsummen noch nicht angeführt werden, doch sei erwähnt, dass pro 1887 für Erhaltung militärischer Unterkünfte 16.940 fl. präliminirt sind.

In den Budgets der verschiedenen Jahre war für Bedeckung obiger Bausummen in folgender Weise vorgesehen worden.

A. Für den Neubau landesärarischer Militärunterkünfte.

pro 1879	—
„ 1880	500.000 fl.
„ 1881	200.000 „
„ 1882	100.000 „
„ 1883	20.000 „
„ 1884	43.835 „
„ 1885	—
zusammen:	863.835 fl.

B. Für die Erhaltung und Ameliorirung der landesärarischen Militärunterkünfte.

pro 1879	—
„ 1880	—
„ 1881	6.500 fl.
„ 1882	6.500 „
„ 1883	11.550 „
„ 1884	7.785 „
„ 1885	16.940 „
„ 1886	16.940 „
„ 1887	16.940 „

Nachdem, wie schon an anderer Stelle betont worden ist, die Landesregierung infolge der Entwicklung des Bauwesens im Lande von Jahr zu Jahr den Status der technischen Beamten vermehrt und den technicchen Dienst entsprechend organisirt hatte, war sie endlich in den Stand gesetzt, die weiteren, aus Landesmitteln zu erbauenden Militärunterkünfte durch ihre eigenen technischen Organe und zwar in eigener Regie ausführen zu lassen. Bisher wurde der Trainstall in Konjica, zur Unterbringung von 20 Pferden geeignet, um einen Kostenbetrag von rund 14.500 fl., und die Defensivkaserne in Jablanica, zur Unterbringung von 2 Officieren, 105 Mann und 10 Pferden geeignet um rund 74.000 fl. in den Jahren 1886 und 1887 fertiggestellt.

Bei Annahme des Nothbelages können in Jablanica nebst 2 Officieren, 190 Mann und 13 Pferde untergebracht werden. Im Jahre 1887 wurde ferner eine Bataillonskaserne in Sarajevo zur Unterbringung von 55 Unterofficieren und 456 Mann in Angriff genommen und es dürfte dieser Bau im Frühjahre 1888 seiner Bestimmung übergeben werden. Die Kosten dieses Baues sind mit 200.000 fl. veranschlagt.

Für Bedeckung obiger Baukosten waren im Budget pro 1886 bloß . . . . 100.000 fl.
und pro 1887 ebenfalls bloß . . . . 100.000 „
zusammen . 200.000 fl.

vorgesehen, weshalb das k. u. k. gemeinsame Ministerium nach Fertigstellung der betreffenden Projecte und Voranschläge die sich hiernach ergebenden Überschreitungen der bezüglichen Budgetpost bewilligt hat.

Wie oben erwähnt, ist ein Theil der ehemals türkischen Objecte seitens der Landesregierung definitiv theils zu Demolirungszwecken, theils zu Amtszwecken übernommen worden. Es ist selbstverständlich, dass bei diesen Objecten vielfache Adaptirungsarbeiten vorgenommen werden mussten, um sie für ihren Zweck halbwegs benützbar zu machen. Obgleich manches Object wahrhaftig die für die Adaptirung aufgewendete Summe nicht wert war, und bei manchen Objecten die in den aufeinander folgenden Jahren aufgewendeten Adaptirungskosten wohl den Neubau eines ganz entsprechenden Amtsgebäudes ermöglicht hätten, konnte doch in den Jahren 1879 bis nahezu 1883 nicht anders vorgegangen werden, da für sämmtliche Ämter rasch Amtsgebäude zu beschaffen waren und dies eben nur durch eine mehr oder minder gute Adaptirung vorhandener Objecte erzielt werden konnte. Selbstverständlich mussten zu diesem Zwecke auch vielfach Privatgebäude, und zwar häufig zu hohen Mietzinsen acquirirt und oft überdies auch aus Landesmitteln adaptirt und erhalten werden. Dass auf diesem Wege nur ganz nothdürftige Amtsgebäude erhalten wurden, ist klar und obgleich mittlerweile theils durch Neubauten, theils durch Mietung inzwischen neu errichteter Privatgebäude vielfachen Übelständen abgeholfen worden ist, gibt es noch immer eine bedeutende Anzahl Ämter, die auf eine ihrem Ansehen nicht entsprechende Weise untergebracht sind.

Die hier in Betracht zu ziehenden Amtsgebäude zerfallen:

In Amtsgebäude der Administrativabtheilung der Landesregierung (Kreisbehörden, Bezirksämter, Expondituren, Forsthäuser, Gendarmeriekasernen, landwirtschaftliche Gebäude und Schulbauten etc.)

In Amtsgebäude der Finanzabtheilung der Landesregierung (Zollämter, Zoll- und Finanzwachkasernen, Tabakfabriksgebäude sammt Magazinen, Salzämter sammt Magazinen, Montanobjecte etc.).

In Amtsgebäude der Justizabtheilung der Landesregierung (Kreisgerichte, Strafanstalten, Arreste etc.).

Die für Adaptirung und für Erhaltung einzelner Objecte aufgewendeten Kosten lassen sich nicht immer ganz genau nachweisen, da häufig ein Theil eines angewiesenen Betrages zu Reparaturs- und Erhaltungszwecken des Gebäudes, der andere Theil hingegen für Erhaltung der Einrichtung des Amtes verwendet worden ist. Es werden daher die im Folgenden nachgewiesenen Beträge nicht immer Anspruch auf absolute Giltigkeit machen können, jedoch zum mindesten über die Hochbauthätigkeit in den verschiedenen Jahren zur entsprechenden Orientirung dienen.

Hochbauthätigkeit der Civilverwaltung.

Im Jahre 1879.

Im Jahre 1879, in welchem die Civilverwaltung in Bosnien und der Hercegovina organisirt wurde, sind für Herstellung diverser Amtsgebäude laut Tabelle Nr. 10 . . . . 61.707 fl. 48 kr.
und laut Tabelle Nr. 11 für Herstellung von Gendarmerieunterkünften . . . . 3.731 „ 34 „
zusammen . 65.438 fl. 82 kr.

für landesärarische Hochbauobjecte verwendet worden.

Von der ersten Summe per . . . . 61.707 fl. 48 kr.
entfallen auf Neubauten . . . . 28.939 fl. 99 kr.
Apaptirung der Amtsgebäude der Landesregierung . . . . 8.907 „ 49 „
Adaptirung der Bezirksämter und der Kreisbehörden . . . . 18.464 „ 65 „
Adaptirung des Obergerichtes, der Kreisgerichte und Kreisgerichtsarreste . . . 5.395 „ 35 „
zusammen obige . . . . 61.707 fl. 48 kr.

Die für Gendarmeriezwecke nachgewiesene Summe per . . . . 3.731 „ 34 „
entfällt ausschließlich auf Reparatursarbeiten.

Aus diesen beiden Tabellen geht hervor, dass nur ein, und zwar unbedeutendes Bezirksamtsgebäude (in Bilek) neu erbaut wurde, und dass die Landesverwaltung schon im Jahre 1879 den im Lande vorgefundenen ärarischen Badeorten eine entsprechende Aufmerksamkeit zugewendet hat. Unter den landesärarischen Badeorten erfreute sich insbesondere das 12 Kilometer von Sarajevo entfernte Schwefelbad Ilidže, welches schon unter der türkischen Regierung, ja, wie Münzfunde darthun, schon zur Römerzeit als heilkräftig bekannt war, besonderer Fürsorge und es hat das Landesärar im Jahre 1879 für Aufführung eines Restaurationsgebäudes, eines Vollbades, eines Stallgebäudes, Anlage eines Parkes etc. den namhaften Betrag von 22.957 fl. 97 kr. verwendet.

Außer für landesärarische Objecte war die Landesverwaltung gezwungen, auch für andere, insbesondere gemeinnützige Objecte, wie Schulen, Kirchen, Moscheen, Spitäler etc. Geldmittel in Form von Subventionen beizusteuern. So hat das Landesärar für Schul- und Cultusbauten nebst taxfreier Abgabe der nöthigen Baumaterialien im Jahre 1879 Subventionen in der Höhe von 3.059 fl. 80 kr., von welchen auf Schulen 2.739 fl. 80 kr. und auf Cultusbauten 320 fl. entfallen, bewilligt.

Die Subventionen für den Bau oder die Adaptirung von Spitälern wurden zumeist aus dem „Strafgelder fonde" flüssig gemacht.

Im Jahre 1879 hatte indes die Landesverwaltung keine Gelegenheit, in dieser Richtung schon activ einzugreifen.

Im Budget pro 1879, welches als erstes Budget selbstverständlich sehr unvollkommen zusammengestellt war, waren folgende Beträge für Hochbauzwecke vorgesehen:

Für den Neubau eines Kreisgerichtes in Sarajevo	50.000 fl.
„ Adaptirung der politischen Amtsgebäude	900 „
„ Adaptirung der Gerichte	30.000 „
zusammen:	80.900 fl.

Ein Vergleich des Präliminars mit der Verwendung ergibt jedoch, dass die letztere dem Budget in keiner Weise entsprach.

Da es nicht ohne Interesse ist, zu sehen, in welcher Weise mit dem allmählichen Ausbau der Amtsgebäude die Mietzinse der in Privatgebäuden untergebrachten Ämter schwanken, werden auch diese speciell hier angeführt werden.

Im Budget pro 1879 waren folgende Beträge eingestellt:

Für Miete von politischen Amtsgebäuden	15.000 fl.
„ „ „ gerichtlichen Amtsgebäuden	5.200 „
„ „ „ Finanzamtsgebäuden, worunter sich 30 Zoll- und Finanzwachkasernen à 150 fl. befinden	6.000 „
zusammen:	26.200 fl.

Im Jahre 1880.

Obgleich das Budget pro 1880 schon durch den Bau der mit 500.000 fl. dotirten, oben bereits behandelten landesärarischen Militär-Unterkünfte stark in Anspruch genommen war, war die Landesregierung infolge der Einführung des Tabakmonopoles in Bosnien und der Hercegovina gezwungen, auch noch für Tabakfabriksbauten ziemlich bedeutende Beträge zu verausgaben.

Es weist daher auch die beiliegende Tabelle Nr. 12 gegenüber dem Vorjahre einen verhältnismäßig bedeutenden Betrag als für Bauzwecke von ärarischen Gebäuden aufgewendet nach, und zwar:

Auf Neubauten	87.040 fl. 66 kr.
„ Erhaltung des Konak und der Amtsgebäude der Landesregierung in Sarajevo	16.379 „ 04 „
„ Adaptirung der Bezirksämter und der Kreisbehörden, sowie Vollendungsarbeiten im Bade Ilidže	5.838 „ 33 „
„ Adaptirung der Kreisgerichte und der Kreisgerichtsarreste	28.541 „ 51 „
„ Adaptirung von Finanzwachkasernen und von Zollämtern	290 „ — „
zusammen:	138.089 fl. 54 kr.

Ferner wurden laut Tabelle Nr. 13 für Gendarmeriezwecke verwendet:

für Neubauten	33.874 fl. 06 kr.	
„ Adaptirungen	5.912 „ 64 „	
zusammen:		39.786 „ 70 „

so dass insgesammt für obige Bauzwecke	177.876 fl. 24 kr.
verausgabt worden sind, zu welchen noch	500.000 „ — „

für die bereits behandelten landesärarischen Militärunterkünfte kommen. Es wurden daher im ganzen im Jahre 1880 für Neubauten, Adaptirungen etc. landesärarischer Objecte . . 677.876 fl. 24 kr. verwendet.

Die für einzelne Objecte in größerem Umfange bewilligten Beträge zeigen, dass der gründlichen Adaptirung einzelner Gebäude ein erhöhtes Augenmerk zugewendet wurde.

Bezüglich der angeführten Tabakfabriksbauten wird bemerkt, dass die Ausführung im Bauunternehmungswege, jedoch unter entsprechender Ingerenz seitens der Bauorgane der Landesregierung, geschehen ist.

In dem Maße als die Occupationstruppen vermindert wurden, musste die Landesverwaltung den bis dahin durch diese Truppen besorgten Sicherheitsdienst durch eigene Gendarmerieorgane übernehmen, weshalb schon im Jahre 1880 dem Baue von Gendarmeriekasernen ein besonderes Augenmerk zugewendet werden musste.

Es wird daher die verhältnismäßig große Zahl neuerbauter Gendarmeriekasernen (D. Unac, Čemerno, Rudo Čajnica, Grahovo, Novi, G. Ribnik, Grab Župči, Korito, Bilek) nicht überraschen. Der Neubau der oberwähnten Gendarmeriekasernen wurde in jener ersten Zeit der Occupation noch nach keinem einheitlichen Plane geführt, sondern es wurden von Fall zu Fall entsprechende Elaborate ausgearbeitet.

Die Schul- und Cultusbauten hat die Landesregierung in diesem Jahre bereits in weit ausgiebigerem Maße zu unterstützen Gelegenheit gehabt, als dies im Vorjahre der Fall war.

Im Jahre 1880 hat die Landesregierung die bezüglichen Bestrebungen der Bevölkerung durch Subventionirung

der Schulbauten mit	1.052 fl. 45 kr.
und der Cultusbauten mit	11.402 „ 36 „
zusammen daher mit	12.454 fl. 81 kr.

unterstützt.

Für obige Bauzwecke war im Budget pro 1880, wie folgt, vorgesehen:

Für den Bau von Gendarmeriekasernen (sammt Ergänzung der Einrichtung)	30.000 fl.
„ die erste Adaptirung der Kreisgerichte und Gefängnisse, Anschaffung der Einrichtung etc.	50.000 „
„ Adaptirung der Zollämter, Herstellung der Zollwege, Brücken etc.	40.000 „
zusammen:	120.000 fl.,

welche Summe daher dem Obigen gemäß im Ganzen genommen wesentlich überschritten wurde.

Im Detail wurden, wie aus dem gegenseitigen Vergleiche hervorgeht, die budgetären Baumittel zumeist in anderer, als in der präliminirten Weise verwendet.

Für Mietzinse waren in dem gedachten Budget folgende Beträge eingestellt:

für das Präsidium	1.000 fl.
„ die Centralleitung	840 „
„ „ Kreis- und Bezirksämter	8.000 „
„ „ politischen Exposituren	4.600 „
„ „ Polizei-Direction	650 „
„ „ Gendarmeriekanzleien	7.800 „
„ „ Postenunterkünfte	22.000 „
„ „ Regierungsdruckerei	500 „
„ „ Justizabtheilung	670 „
„ das Obergericht	720 „
„ die Kreisgerichte	3.000 „
„ „ Finanzabtheilung	4.000 „
„ „ Zollämter	3.200 „
„ „ Zoll- und Finanzwache für 30 Kasernen à 150 fl.	4.500 „
„ den Cataster	1.000 „
zusammen:	62.480 fl.,

Im Vergleiche zum Vorjahre ist eine bedeutende Zunahme des Mietzinserfordernisses bemerkbar, welches sich vorwiegend durch die Schaffung zahlreicher neuer Ämter, neuer Gendarmerieposten etc., kurz durch die Completirung des ganzen Verwaltungsorganismus erklärt.

Im Jahre 1881.

Mit Ausnahme der Schaffung von landesärarischen Militärunterkünften, auf welchem Gebiete die Hauptthätigkeit im Jahre 1880 entfaltet wurde, kann auch im Jahre 1881 auf allen Gebieten des ärararischen Hochbauwesens ein merklicher Fortschritt constatirt werden, indem in diesem Jahre für die verschiedenen Bauzwecke bei ärarischen Gebäuden laut Tabelle Nr. 14 folgende Beträge verwendet wurden:

Auf den Neubau von Bezirksamtsgebäuden etc.	12.509 fl. 60 kr.
„ „ „ „ Tabakfabriksobjecten	152.359 „ 37 „
auf Adaptirung der Landesregierungsämter	1.123 „ 69 „
„ „ „ Kreis- und Bezirksämtern etc.	12.742 „ 81 „
„ „ „ Kreisgerichte und Arreste	6.318 „ 97 „
„ „ „ Finanzwachkasernen	4.145 „ 04 „
zusammen:	189.199 fl. 48 kr.

Transport . 189.199 fl. 48 kr.

Für Gendarmeriebauten wurden in diesem Jahre laut Tabelle Nr. 15 für den
Bau neuer Objecte . . . . 30.407 fl. 67 kr.
und für Adaptirungen . . . . 7.714 „ 42 „

zusammen, daher . . . . 38.122 „ 09 „

ausgegeben somit . . . . 227.321 fl. 57 kr.
für obige ärarische Hochbauzwecke verwendet wurden, wozu noch die bereits früher als für
den Neubau landesärarischer Militärunterkünfte angeführten . . . . 185.129 „ 42 „
ferner die für Ameliorirung dieser Objecte namhaft gemachten . . . . 6.213 „ 20 „

kommen, so dass insgesammt . . . . 418.664 fl. 19 kr.
im Jahre 1881 für ärarische Hochbauzwecke verausgabt worden sind.

Zu Tabelle Nr. 14 sei bemerkt, dass das Bezirksamtsgebäude in Gacko mit einem getrennten Arrestgebäude nach einer einfachen Type erbaut wurde, welche sich jedoch in der Folge als unzulänglich erwies, da weder auf die stetig nothwendig werdende Vermehrung des Beamtenpersonales, noch insbesondere auf die Unterbringung des Grundbuches Rücksicht genommen war.

Die Gesammtkosten für diesen Konakbau sammt dem Arrestgebäude betrugen eigentlich . 13.895 fl. 89 kr.
doch erscheinen pro 1881 nur . . . . 7.880 fl. — kr.
verausgabt, während der Rest per . . . . 6.015 „ 89 „
im Jahre 1882 flüssig gemacht worden ist.

Im Jahre 1881 hat die Landesverwaltung noch einer zweiten ärarischen Badeanstalt — jener in Kiselijak — ihre Fürsorge durch Herstellung eines Cursalons zugewendet.

Die bereits im Vorjahre begonnenen Tabakfabriksbauten wurden auch in diesem Jahre insbesondere durch Magazinsbauten ergänzt und derartige Magazine auch in den Einlösestationen Ljubuški und Trebinje errichtet.

Die für diese Magazine in der Tabelle Nr. 14 nachgewiesenen Kosten per 89.601 fl. 37 kr. sind nicht die Gesammtkosten, da noch im Jahre 1882 der Bauunternehmung der Betrag per 18.401 fl. 37 kr. als Schlusszahlung flüssig gemacht wurde, so dass die Gesammtkosten eigentlich 108.002 fl. 74 kr., daher pro Magazin 36.000 fl. 58 kr. durchschnittlich betragen.

Bei der Fabrik in Sarajevo wurde das große Fabriksgebäude in Angriff genommen und es erscheinen in dem Verzeichnisse als für dasselbe verausgabt nachgewiesen . . . . 37.600 fl. — kr.
die Gesammtkosten der Fabrik betragen jedoch . . . . 67.667 „ 39 „
und es erscheint der Rest per . . . . 30.067 „ 39 „
im Jahre 1882 verausgabt.

Unter den neuen Gendarmeriekasernen sind besonders jene in Na-Romanja, Žljebovi, Pod-Vitez, Čelebić, Grab, Mosko, Vrbica und am Čemernosattel zu erwähnen. Ein Theil der genannten Kasernen wurde noch Ende 1881, kaum dass sie bezogen worden waren — von Insurgenten niedergebrannt.

Sämmtliche Bauten und die meisten Adaptirungen wurden im Unternehmerwege hergestellt.

Für Schul- und Cultusbauten hat das Landesärar im Jahre 1881 insgesammt 15.087 fl. 13 kr., von welchen auf Schulbauten 150 fl. und auf Cultusbauten 14.937 fl. 13 kr. entfallen, verausgabt.

Im gleichjährigen Budget war für obige Hochbauzwecke, militärische Unterkünfte ausgenommen, wie folgt vorgesehen:

Für Erhaltung des Amtsgebäudes der Landesregierung	600 fl.
„ Adaptirung von Steuerämtern	5.000 „
„ Neubauten und Reparaturen an Bezirksamtsgebäuden	30.000 „
„ Neubauten und Adaptirungen von Gendarmerie-Kasernen	35.000 „
„ Adaptirungen der Zollämter	20.000 „
„ Bau und Adaptirung von Zoll- und Finanzwach-Kasernen	12.500 „
„ Adaptirung der Landesdruckerei	3.000 „
„ Reparaturen der Tabakfabriksgebäude	2.820 „
„ den Bau des Einlösamtes Trebinje	15.000 „
„ „ „ „ Kesselhauses Sarajevo	6.000 „
„ Einfriedung der Tabakfabriken in Mostar und Sarajevo	6.000 „
„ Aborte, Brunnen etc.	6.000 „
„ das Fabriksgebäude Sarajevo	20.000 „
„ den Bau von Forstschutzhäusern (unverwendet)	5.000 „
„ Adaptirung und Neubau von Kreisgerichtsarresten	25.000 „
„ „ von Kreisgerichten	6.000 „
zusammen:	197.920 fl.

Im Entgegenhalte zu der für Hochbauzwecke verwendeten Summe zeigt sich auch hier noch eine verhältnismäßig sehr geringe Übereinstimmung zwischen dem Präliminare und der Verwendung. Es mag auffällig erscheinen,

dass in obigen Posten keine für Cultusbauten erscheint; die Ursache lag darin, dass diese Post im Budget stets mit der für Cultuszwecke überhaupt präliminirten Summe vereinigt war, indem eine diesbezügliche Trennung nicht möglich war.

An Mietzinsen mussten für das in Rede stehende Jahr eingestellt werden:

Für die Landesregierung (die politische und Justizverwaltung)	5.244 fl.
„ das Präsidium	1.000 „
„ die Polizeidirection	1.020 „
„ „ Kreisbehörden und Expposituren	8.000 „
„ „ Gendarmerie-Kanzleien	7.838 „
„ „ Postenunterkünfte	28.077 „
„ das Obergericht	720 „
„ die Kreisgerichte	4.600 „
„ „ Finanzverwaltung der Landesregierung	5.000 „
„ „ Forstämter	1.550 „
„ den Cataster	1.000 „
„ die Tabakregie	1.080 „
zusammen:	65.129 fl.

Es muss daher auch für dieses Jahr noch eine weitere, wenn auch unbedeutende Vermehrung der Mietzinsauslagen constatirt werden.

Im Jahre 1882.

Im folgenden Jahre 1882 wurde das Budget in geringerem Umfange als im vorhergehenden Jahre in Anspruch genommen.

Es erscheinen nämlich laut Tabelle Nr. 16 verausgabt:

Für Amtsgebäude		154.638 fl. 37 kr.
und laut Tabelle Nr. 17 für Gendarmeriezwecke, und zwar Neubauten	21.913 fl. 23 kr.	
Adaptirungen	6.638 „ 27 „	
zusammen:		28.551 „ 50 „
daher insgesammt		183.189 fl. 87 kr.

Die Summe per		154.638 „ 37 „
für Amtsgebäude vertheilt sich wie folgt auf die einzelnen Verwaltungszweige:		
Auf Neubau von Bezirksämtern	9.367 fl. 83 kr.	
„ Tabakfabriksbauten	123.336 „ 97 „	
„ Adaptirung von Bezirks- und Kreisämtern	17.262 „ 08 „	
„ Adaptirung von Kreisgerichten und Arresten	3.731 „ 28 „	
„ Adaptirung von Zoll- und Finanzwach-Kasernen	201 „ 15 „	
„ Adaptirung von Tabakfabriksämtern	739 „ 06 „	
zusammen obige:		154.638 fl. 37 kr.

Gleichwie im Vorjahre participiren auch in diesem Jahre die Tabakfabriksbauten an dieser Summe am meisten. Es wurden ausgeführt:

Das Einlösamt Ljubuški, das Maschinenhaus Sarajevo, ein Tabakmagazin in Sarajevo, ein kleines Tabakmagazin in Mostar etc.

Bezüglich des Maschinenhause Sarajevo sei erwähnt, dass die Kosten desselben . . . . 18.396 fl. 67 kr. betragen, dass jedoch die Differenz gegen den Ausweis per . . . . 1.542 fl. 55 kr. erst im Jahre 1883 flüssig gemacht wurde. Infolge starker Beanspruchung des Budgets von dieser Seite konnte daher für andere ärarische Bauten verhältnismäßig wenig aufgewendet werden.

Das im Verzeichnisse angeführte Bezirksamtsgebäude in Krupa hat im ganzen an Baukosten 12.116 fl. beansprucht; es erscheinen die restlichen Beträge in den folgenden Jahren nachgewiesen.

Als Totalsumme der für Neubau, Adaptirung etc. aller landesärarischen Objecte pro 1882 aufgewendeten Geldmittel ergibt sich daher wie folgt:

Für politische Amtsgebäude, Gendarmerie etc. wie oben	183.189 fl. 87 kr.
„ den Bau landesärarischer Militärunterkünfte wie früher bereits nachgewiesen	89.140 „ 37 „
„ Ameliorirung der landesärarischen Militärunterkünfte	10.179 „ 50 „
zusammen:	282.509 fl. 74 kr.

Für Schul- und Cultuszwecke wurden im Gegenstandsjahre		13.149 „ 59 „
verausgabt, und es entfallen hievon auf Schulbauten	2.572 fl. 50 kr.	
auf Cultusbauten	10.577 „ 09 „	

Außerdem hat die Landesverwaltung in diesem Jahre für Adaptirung des Vakufspitales in Sarajevo aus dem Strafgelderfonde eine Subvention von 1.500 fl. flüssig gemacht.

Für obige Zwecke waren im Budget pro 1882 folgende Beträge vorgesehen:

Für Erhaltung der Amtsgebäude der Landesregierung	600 fl.
„ „ und Bau neuer Bezirksamtsgebäude	40.000 „
„ Bau und Adaptirung von Gendarmeriekasernen	35.000 „
„ Erhaltung der Kreisgerichte und Arreste etc.	6.000 „
„ den Bau „ „ „ „ „	25.000 „
„ „ Neubau von Zollämtern	12.000 „
„ „ „ „ Zoll- und Finanzwachkasernen	12.000 „
„ Adaptirung von Forsthäusern	5.000 „
„ Erhaltung des Bades Ilidže	600 „
„ „ „ „ „ Kiseljak	200 „
„ Adaptirung der Landesdruckerei	2.000 „
„ Reparaturen des Tabakfabriksgebäudes	1.300 „
„ Erbauung zweier Tabakadministrationsgebäude	12.000 „
„ „ „ Tabakblättermagazine	55.000 „
„ „ eines Maschinenhauses sammt Werkstätte	12.000 „
als Restzahlung für die Tabakfabrik Sarajevo	20.000 „
für Herstellung von Schulgebäuden	5.000 „
zusammen:	243.700 fl.

Bezüglich der Subvention für Cultusbauten gilt auch hier das bereits früher Gesagte.

Für Mietzinse waren im Budget pro 1882 folgende Beträge eingestellt:

Für die Landesregierung	2.900 fl.
„ „ Polizeidirection	650 „
„ „ Bezirksämter	7.000 „
„ „ Gendarmeriekanzleien	7.614 „
„ „ Gendarmeriepostenunterkünfte	27.450 „
„ das Obergericht	720 „
„ die Kreisgerichte	4.600 „
„ „ Landesregierung (Finanzabtheilung)	5.000 „
„ „ Steuerämter	4.000 „
„ „ Zollämter	1.300 „
„ 171 Zoll- und Finanzkasernen	8.000 „
„ die Forstämter	1.000 „
„ den Cataster	2.720 „
„ das Tabakinspectorat	500 „
„ die Berghauptmannschaft	800 „
zusammen:	74.254 fl.

Das Mietzinserfordernis ist somit gegen das Vorjahr abermals nicht unbeträchtlich gestiegen.

Im Jahre 1883.

Im Jahre 1883 wurden für den Bau und die Adaptirung ärarischer Amtsgebäude laut der zuliegenden

Tabelle Nr. 18	170.393 fl.	43 kr.
und laut Tabelle Nr 19	35.441 „	71 „
zusammen daher:	205.835 fl.	14 kr.

verausgabt, welche sich auf die einzelnen Verwaltungszweige wie folgt vertheilen:

Vorarbeiten für Neubau eines Regierungsgebäudes	63 fl.	18 kr.
Bezirksamtsneubauten	6.225 „	76 „
für landesärarische Schulgebäude	42.698 „	90 „
Neubau von Zoll- und Finanzwachkasernen	14.756 „	38 „
„ „ Tabakfabriksobjecten	41.959 „	65 „
„ „ Forsthäusern	1.934 „	46 „
Adaptirung der Amtslocalität der Landesregierung	1.884 „	25 „
Reparatur und Adaptirung von Bezirksämtern und Kreisbehörden	36.992 „	40 „
Transport	146.514 fl.	98 kr.

Transport	146.514 fl.	98 kr.	
Adaptirung von Kreisgerichten und Kreisgerichtsgefängnissen	20.335 „	14 „	
„ „ Finanzwach- und Zollgebäuden	572 „	— „	
„ „ Tabakfabriksbauten	2.971 „	31 „	
zusammen obige	170.393 fl.	43 kr.	

dann wurden für den Bau von Gendarmeriekasernen	29.748 fl.	36 kr.
und für Adaptirung von derlei Objecten	5.693 „	35 „
zusammen	35.441 fl.	71 kr.
verausgabt, so dass im ganzen	205.835 fl.	14 kr.

aufgewendet worden sind.

Von den in den Tabellen Nr. 18 und 19 enthaltenen Neubauten seien besonders erwähnt:

Das Forsthaus in Kozara (1.934 fl. 46 kr.), welcher Bau durch daselbst abgeschlossene größere Holzgeschäfte nöthig wurde; das Bezirksamtsgebäude sammt Arresten in Trebinje, dessen Gesammtkosten 21.159 fl. 99 kr. betragen haben; die restlichen Kosten erscheinen in späteren Verzeichnissen nachgewiesen; das Seminar in Reljevo, welches die Wohn- und Lehrräume für 48 Zöglinge, ferner Wohnungen für die Lehrer etc. enthält; die Finanzwachkaserne in Vardište 10.753 fl. 52 kr.; ein zweites Tabakblättermagazin in Ljubuški; ein Tabakeinlösamt in Trebinje, die Gendarmeriekasernen in Plana, Divinsattel, Issar, Hum, Zaborak etc.

Bezüglich der neuen Gendarmerikasernen ist zu bemerken, dass man bei deren Ausbau nunmehr systematisch vorging, und insbesondere für jene Kasernen, bei deren Anlage auf die Möglichkeit der Vertheidigung derselben gegen Angriffe Rücksicht zu nehmen war, feste Typen auswählte. In diesem Jahre machte sich das erstemal der Mangel verlässlicher, für Übernahme kleinerer Bauten geeigneter Bauunternehmer recht fühlbar und es wurde daher nothgedrungen bei mehreren Bauten (Kaserne Plana und Divinsattel) zur Ausführung in eigener Regie geschritten, ein System, welches seit dem Jahre 1886 nahezu ausschließlich angewendet wird.

Werden zu der oben nachgewiesenen Summe per	205.835 fl.	14 kr.
der früher nachgewiesene Betrag für den Bau landesärarischer Militärunterkünfte per	24.500 „	— „
ferner der Betrag per	11.782 „	17 „
für Ameliorirung dieser Unterkünfte zugeschlagen, so ergibt sich, dass im Jahre 1883		
insgesammt	242.117 fl.	31 kr.

für den Neubau, die Adaptirung und die Erhaltung landesärarischer Objecte aufgewendet worden sind.

Für Schul- und Cultusbauten wurden im Jahre 1883 aufgewendet	21.094 fl.	04 kr.
wovon auf Schulbauten	3.663 „	92 „
und auf Cultusbauten	17.430 „	12 „

entfallen.

Überdies hat die Landesverwaltung für Adaptirung des Vakufspitales in Sarajevo aus dem Strafgelderfonde 827 fl. flüssig gemacht.

Im Budget pro 1883 war für obige Bauzwecke wie folgt vorgesehen worden:

Für Erhaltung des Konak	1.000 fl.
„ Bau und Adaptirung von Forsthäusern	5.000 „
„ „ „ „ „ Bezirksämtern	25.000 „
„ Erhaltung der Bäder Ilidže und Kiseljak je 600 fl.	1.200 „
„ den Zubau eines Vollbades in Ilidže	1.500 „
„ „ „ „ „ „ Kiseljak	1.500 „
„ Herstellung von Schulgebäuden	10.000 „
„ Bau und Adaptirung von Gendarmeriekasernen	40.000 „
„ „ eines Zollamtes in Bastaci	3.000 „
„ „ und Adaptirung von Zoll- und Finanzwachkasernen	12.000 „
„ Adaptirung der Landesdruckerei	2.000 „
„ Erhaltung von Tabakfabriksgebäuden	1.000 „
„ Bau eines Blättermagazins in Ljubuški	30.000 „
„ „ des Tabakadministrationsgebäudes in Zvornik	31.100 „
„ „ und Adaptirung der Kreisgerichte	25.000 „
zusammen:	189.300 fl.

Bezüglich der Dotation für Cultuszwecke gilt auch hier das für das Jahr 1882 Gesagte.

An Mietzinsen wurden pro 1883 vorgesehen:

Für die Landesregierung	1.300 fl.
„ „ Polizeidirection	800 „
„ „ Kreisbehörden	1.750 „
Transport	3.850 fl.

Transport .	3.850 fl.
für die Bezirksämter	7.000 „
„ „ Gendarmeriekanzleien	6.302 „
„ Gendarmeriepostenunterkünfte	30.440 „
„ die Landesregierung (Finanzabtheilung)	5.000 „
„ Steuerämter	4.000 „
„ Zollämter	1.050 „
„ 72 Zoll- und Finanzwachkasernen	10.000 „
„ den Cataster	2.720 „
„ das Tabakinspectorat	500 „
„ die Berghauptmannschaft	800 „
„ das Obergericht	1.500 „
„ die Kreisgerichte	3.400 „
zusammen:	76.562 fl.

Das Mietzinserfordernis hat daher auch in diesem Jahre seine steigende Tendenz behalten.

Im Jahre 1884.

Wie aus den Tabellen Nr. 20 und 21 des Jahres 1884 zu entnehmen, wurden für den Bau des

Regierungsgebäudes		184.404 fl. 84 kr.
für den Bau der Bezirksämter		17.659 „ 48 „
„ Ergänzungsbauten beim Seminar Reljevo		3.039 „ 79 „
„ ein Wannenbad in Ilidže		1.200 „ — „
„ den Bau von Finanzwach- und Zollgebäuden		4.055 „ — „
„ den Bau von Tabakfabriksbauten		26.040 „ — „
auf Adaptirung von Bezirksämtern, Steuerämtern und Kreisbehörden		23.084 „ 61 „
„ „ der Bureaux der Landesregierung		1.254 „ 21 „
„ „ der Zoll- und Finanzwachkasernen		214 „ 60 „
„ „ von Kreisgerichtsgebäuden und Arresten		1.161 „ 75 „
„ „ der Tabakfabriksgebäude		5.070 „ 53 „
zusammen . . .		267.184 fl. 31 kr.
ferner für den Bau von Gendarmeriekasernen	33.464 fl. 35 kr.	
und für Adaptirung von Gendarmeriekasernen	7.646 „ 27 „	
zusammen . . .		41.110 fl. 62 kr.
somit insgesammt . . .		308.295 fl. 43 kr.

verausgabt.

Es ist im Vergleiche zu den Vorjahren augenscheinlich, dass die Geldmittel auf eine verhältnismäßig große Zahl von Neubauten vertheilt werden konnten, da es gelungen war, die dringendsten Adaptirungsarbeiten in den Vorjahren zu beenden.

Von den ausgeführten Neubauten sind zu erwähnen:

Das Bezirksamtsgebäude in Maglaj (12.091 fl. 30 kr.), die Nebengebäude für das Seminar in Reljevo, ein Wannenbad in Ilidže, welches einem dringenden Bedürfnisse abzuhelfen bestimmt war (1200 fl.), das Ökonomie- und Tabakblättermagazin (24.000 fl.) nebst der Geleiseverbindung (2.040 fl.) in Sarajevo, insbesondere jedoch das Regierungsgebäude in Sarajevo.

Der Bau eines großen, alle Centralämter umfassenden soliden Amtsgebäudes hatte sich nach und nach als unabweisbar herausgestellt, weshalb die Herstellung eines Neubaues nach Plänen des Architekten v. Vancaš um den veranschlagten Kostenbetrag per 400.000 fl. (exclusive Bauleitung) genehmigt und mit der Ausführung desselben die Bauunternehmung Karl Freiherr v. Schwarz betraut wurde. Das Gebäude wurde im Jahre 1885 vollendet und am 1. October 1885 bezogen. Die Baukosten für dieses Object betrugen inclusive der Bauleitungskosten 420.000 fl. und es entfallen von dieser Summe auf den Bau . . . 404.000 fl.
auf die Bauleitung . . . 16.000 „

Von den ausgeführten Gendarmeriebauten sind jene in Glavatičevo, Domaševo, Zovidol und in der Sutjeskaschlucht etc. zur erwähnen und wurden dieselben nach den im Vorjahre festgestellten Typen ausgeführt.

Werden zu obigem Betrage per	308.295 fl. 43 kr.
die bereits früher nachgewiesenen Kosten für den Neubau landesärarischer Militärunterkünfte per	44.862 „ 87 „
und jene für deren Ameliorirungen per	7.793 „ 42 „
zugeschlagen, so ergibt sich der für alle landesärarischen Hochbauobjecte im Jahre 1884 aufgewendete Betrag mit	360.951 fl. 72 kr.

Aus dem Strafgelderfonde wurden im Jahre 1884 für Spitalsbauten . . . . 2.000 fl. — kr.
flüssig gemacht und hievon dem Spitale in Bihać 500 fl. und jenem in Brčka 1.500 fl. zugewendet.

Für Cultusbauten hat das Land in diesem Jahre . . . . 14.909 fl. 25 kr.
verausgabt.

Unter den Cultusbauten erscheint der in diesem Jahre begonnene und in den Jahren 1885, 1886 und 1887 fortgesetzte Bau einer katholischen Kathedralkirche im gothischen Styl in Sarajevo (entworfen vom Architekten v. Vancaš nicht aufgenommen, da dieser Bau aus Privatmitteln erfolgte.

Nichtsdestoweniger muss derselbe hier erwähnt werden, da die Landesregierung, obgleich der Bau durch eine Unternehmung (Bauunternehmung Karl Freiherr v. Schwarz) geführt wird, die Oberleitung über denselben ausübt. Die Kosten für diesen Bau sind inclusive Baugrund auf circa 160.000 fl. präliminirt.

Es muss auch hier hervorgehoben werden, dass eine directe Einflussnahme der Regierung auf die meisten Cultusbauten stattfindet, da die von den Interessenten vorgelegten, zumeist ganz mangelhaften Projecte, oft nicht nur umgearbeitet, sondern durch die ämtlichen Bauorgane häufig vollständig neu verfasst und der Bau, für welchen die Landesregierung das Baumateriale in der Regel taxfrei bewilligt, während der Ausführung wiederholt inspicirt, mitunter selbst geleitet werden muss. Diese weitgehende Einflussnahme auf die Cultusbauten, doch auf diese nicht allein, da das Gesagte ohne weiteres auch auf die Gemeinde-, Vakuf- und Schulbauten Bezug hat, ist in dem Mangel jedweder Civiltechniker, verlässlicher Baumeister etc., welche den Interessenten die Projecte zu verfassen und den Bau entsprechend zu leiten in der Lage wären, begründet.

Für obbesprochene Bauzwecke war im Budget pro 1884 wie folgt vorgesehen:

für Erhaltung des Konak	1.000 fl.
„ Neubau der Bezirksämter sammt Forsthäusern	45.000 „
„ Erhaltung der Bezirksämter	4.000 „
Erhaltung der Bäder Ilidže und Kiseljak je 600 fl.	1.200 „
Wasserschutzbauten und Adaptirungen in Bade Ilidže	4.000 „
für den Schulbau Banjaluka	4.000 „
Neubau und Adaptirung von Gendarmeriekasernen	40.000 „
„ von Zollämtern	3.900 „
„ und Adaptirung von Zoll- und Finanzkasernen	10.550 „
Reparatur der Tabakfabriksgebäude	1.000 „
Bau eines Tabakmagazins und Administrationsgebäudes in Zvornik	30.000 „
Erhaltung der Kreisgerichte und Arreste	6.000 „
Bau und Adaptirung der Kreisgerichte und Arreste	25.000 „
zusammen:	175.650 fl.

Auch hier gilt das bezüglich der Dotation für Cultusbauten bereits früher Gesagte.

Für Mietzinse waren eingestellt:

für die Landesregierung (I Abtheilung)	700 fl.
„ „ Polizeidirection	1.130 „
„ „ Kreisbehörden	1.450 „
„ „ Bezirksämter	8.000 „
„ Gendarmeriekanzleien	4.940 „
„ Postenunterkünfte	32.000 „
„ die Landesregierung (Finanzabtheilung)	3.000 „
„ Steuerämter	4.000 „
„ Zollämter	1.000 „
„ 74 Finanzwachkasernen	10.000 „
„ den Cataster	720 „
„ das Tabakinspectorat	500 „
„ die Berghauptmannschaft	1.500 „
„ das Kreisgericht	8.000 „
zusammen:	76.940 fl.

Gegen das Vorjahr hat daher nur eine ganz geringe Erhöhung des Mietzinserfordernisses stattgefunden.

Im Jahre 1885.

In diesem Jahre nahm die Bauthätigkeit einen gegen die früheren Jahre besonders erheblichen Aufschwung, welcher sich in den folgenden Jahren 1886 und 1887 noch bedeutend steigerte.

Die Vollendung des bereits erwähnten Regierungsgebäudes in Sarajevo, der Bau zahlreicher Bezirksamtsgebäude, die Hengstenstallbauten, Salzamts- und Tabakfabriksbauten, etc., welche in diesem Jahre ausgeführt worden sind, zeigen, dass, wie schon bei der Entwicklung der Bauthätigkeit pro 1884 angedeutet wurde, nunmehr

die Zeitperiode der Adaptirungen und Umbauten vorüber war, und den thatsächlichen Bedürfnissen entsprechend, neue, solide Amtsgebäude zum Baue gelangen konnten.

Die Amtsbedürfnisse waren im Laufe der vorhergehenden Jahre gestiegen.

Die Vollendung der Catasteraufnahme ermöglichte und forderte die rasche Durchführung der Grundbuchsanlage, weshalb nach und nach bei allen Bezirksämtern für feuersichere Grundbuchsräume gesorgt werden musste.

Die Übernahme des Salzverschleißes in eigene Regie der Landesregierung bedingte die Errichtung mehrerer Salzämter und Salzmagazine.

Das Bestreben der Landesregierung, die ehemals bedeutende Pferdezucht des Landes zu heben, machte die Errichtung von Hengstendepots in Sarajevo und Mostar, sowie die Aufstellung zahlreicher Beschälstationen im ganzen Lande nothwendig.

Den gesteigerten Bedürfnissen der Bezirksamtsgebäude entsprechend wurde durch den Entwurf zweier Gebäudetypen Rechnung getragen. Bei beiden befinden sich die Arreste innerhalb des Gebäudes; die größere Type enthält gleichzeitig eine entsprechende Wohnung für den Bezirksvorsteher, da die in den meisten Bezirksorten ganz unbedeutende Bauthätigkeit es dermalen noch nicht möglich macht, den politischen Chefs auf anderem Wege eine entsprechende Wohnung zu beschaffen.

Über die auf dem Gebiete der ärarischen Bauobjecte im Jahre 1885 entfaltete rege Bauthätigkeit geben die zuliegenden Tabellen Nr. 22 und 23 Aufschluss.

	fl.	kr.
Die Vollendung des Regierungsgebäudes erforderte	235.595 fl.	16 kr.
für den Neubau von politischen Amtsgebäuden sammt Forsthäusern wurden	246.870 „	76 „
„ Zoll- und Finanzwachgebäude	1.576 „	63 „
„ Tabakfabriksgebäude	97.407 „	90 „
„ Industriebauten	36.057 „	02 „
„ landwirtschaftliche Bauten	67.721 „	69 „
„ Montanbauten	90.340 „	21 „
zusammen daher für Neubauten	775.569 fl.	37 kr.

verausgabt, während für Adaptirung und Umbau an derlei Gebäuden, und zwar:

	fl.	kr.
für Amtsgebäude der Landesregierung sammt Konak	10.608 fl.	18 kr.
„ politische Amtsgebäude sammt Forsthäusern etc.	12.626 „	87 „
„ Kreisgerichte und Arreste	2.684 „	70 „
„ Zoll- und Finanzwachgebäude	2.069 „	05 „
„ Tabakfabriksbauten	5.063 „	04 „
„ Salzamtsgebäude	34.269 „	10 „
„ landwirtschaftliche Gebäude	141 „	78 „
zusammen:	67.462 fl.	72 kr.
in Summe	843.032 fl.	09 kr.

verbraucht wurden.

	fl.	kr.
Ferner wurden für den Neubau von Gendarmerieobjecten	46.891 fl.	04 kr.
und für deren Adaptirung	4.845 „	91 „
zusammen:	51.736 fl.	95 kr.
daher insgesammt für obige Zwecke	894.769 fl.	04 kr.

verausgabt.

Von den ausgeführten Bauten sind besonders zu erwähnen: Das in diesem Jahre vollendete Regierungsgebäude, die Bezirksamtsgebäude in Tešanj und Ljubuški (größere Type) in Prnjavor, Sanskimost und Nevesinje (kleinere Type), die Hengstendepots in Sarajevo und Mostar, das Tabakblättermagazin in Stolac, das Tabakfabriks- und Maschinenhaus in Mostar, der Ringofen in Dolnja Tuzla, die Salinenbauten in Siminhan (durch die Salinendirection in eigener Regie ausgeführt), die Gendarmeriekasernen in Kruševljani, Mioče Gacko etc.

Bezüglich des Bezirksamtsgebäudes in Nevesinje wird bemerkt, dass die Gesammtkosten desselben 42.198 fl. 41 kr. betragen, die Restzahlungen jedoch erst in den Jahren 1886 und 1887 geleistet wurden.

Das in Sarajevo ausgeführte Hengstendepot war vorläufig zur Unterbringung von 32 Hengsten eingerichtet und enthielt nebst dem bezüglichen Stalle eine Mannschaftskaserne für 40 Mann, ein Unterofficierswohnhaus für drei Familien, eine Schmiede, Wagenremise, Beschlagbrücke, Düngergrube und Sommerreitschule.

Das Hengstendepot in Mostar enthält Räumlichkeiten für 14 Stück Hengste sammt Unterkunftsräumen für die Mannschaft, Wohnung für den Thierarzt, Schmiede etc.

Durch die in diesem Jahre ausgeführten Tabakfabriksbauten in Mostar wurde die Tabakfabrik daselbst nahezu auf dieselbe Basis, wenn auch im kleineren Umfange als jene in Sarajevo gestellt.

Der Ringofen in Dolnja Tuzla wurde in eigener Regie weitergeführt.

Das technische Personale der Landesregierung, nahezu jährlich vermehrt, hat mehrere größere der obangeführten Bauten, so den Konakbau in Sanskimost, das Hengstendepot in Sarajevo, den Ringofen in Dolnja

Tuzla etc., in eigener Regie geführt, und nachdem dieses System sich mit Rücksicht auf die speciellen Verhältnisse des Landes (Mangel an verlässlichen kleineren Unternehmern, Privatingenieuren etc.) als sehr vortheilhaft erwies, wurde dasselbe für die folgenden Jahre ausnahmslos beibehalten.

Werden zu obiger Summe per	894.769 fl. 04 kr.
die bereits früher nachgewiesenen Beträge per	850 „ — „
und von	16.576 „ 02 „
für Bau und Ameliorirung landesärarischer Militärunterkünfte zugeschlagen, so ergibt sich der	
Betrag von	912.195 fl. 06 kr.

als die für alle landesärarischen Hochbauten im Jahre 1885 aufgewendete Summe.

Überdies hat die Landesverwaltung noch als Subvention aus dem Strafgelderfonde für Adaptirungsauslagen beim Spital in Bjelina 500 fl. und für den Neubau des Spitals in Dolnja Tuzla 1.000 fl. bewilligt; für Schul- und Cultusbauten hat das Land im Jahre 1885 . . . 29.867 fl. 43 kr.
beigetragen, von welchen auf Schulbauten . . . 8.137 „ 43 „
und auf Cultusbauten . . . 21.730 „ — „
entfallen.

Im Budget pro 1885 war für obige Bauzwecke wie folgt vorgesehen worden:

für Erhaltung und Adaptirung des Konak in Sarajevo	3.500 fl.
„ „ der Kreisbehörden	2.000 „
„ „ der Bezirksämter	4.000 „
„ den Bau und die Reparatur von Bezirksamtsgebäuden sammt Forsthäusern	100.000 „
„ Erhaltung des Bades Kiseljak	600 „
„ Uferschutzbauten und Bauherstellungen in Ilidže	10.000 „
„ Schulhaussubventionen	6.000 „
„ Neubau und Reparatur von Gendarmeriekasernen	50.000 „
„ Neubau von Zollämtern	10.400 „
„ Neubau von Zoll- und Finanzwachkasernen	11.400 „
„ Sicherung der Steueramts- und Kasselocalitäten	1.500 „
„ Umfassungsmauern beim Tabakmagazin Ljubuški	4.000 „
„ ein neues Tabakmagazin in Stolac	30.000 „
„ eine Tabakfabrik sammt Maschinenhaus in Mostar	46.111 „
„ eine Cisterne in der Tabakfabrik Mostar	5.000 „
„ Bauten beim Kohlenwerk Mostar	25.000 „
„ Erhaltung der Kreisgerichte und Arreste	6.000 „
„ Neubauten und Adaptirungen von Kreisgerichten und Arresten	25.000 „
zusammen:	340.511 fl.

Es muss hier mit Rücksicht auf die oben nachgewiesene, bedeutend größere Verausgabung bemerkt werden, dass die Mittel für viele Bauten, insbesondere für die größeren Bauten, erst nach Feststellung des Budgets seitens des k. u. k. gemeinsamen Ministeriums bewilligt worden sind.

Für Mietzwecke waren eingestellt:

Für die Landesregierung I. Abtheilung	1.300 fl.
„ „ Kreisbehörden	3.250 „
„ Bezirksämter	10.700 „
„ Gendarmeriekanzleien	5.000 „
„ Gendarmeriepostenunterkünfte	35.000 „
„ die Landesregierung II. Abtheilung	3.700 „
„ Steuerämter	3.900 „
„ Zollämter	1.000 „
„ Zoll- und Finanzwachkasernen	13.000 „
„ die Catastraldirection	720 „
„ das Tabakinspectorat	500 „
„ die Berghauptmannschaft	800 „
„ das Obergericht	900 „
„ die Kreisgerichte	8.000 „
zusammen:	87.770 fl.

Im Vergleiche zum Vorjahre ist abermals eine Mietzinszunahme zu constatiren, welche darin begründet ist, dass der Verwaltungsorganismus noch immer im Anwachsen begriffen war, und dass manche der ungenügend untergebrachten Ämter in mittlerweile erbaute bessere Privathäuser sich einmieten konnten und hiefür höhere Zinse gezahlt werden mussten.

Im Jahre 1886.

Die im Jahre 1885 auf dem Gebiete des Hochbauwesens entfaltete rege Thätigkeit steigerte sich im Jahre 1886 theilweise, wie aus den beiliegenden Tabellen Nr. 24 und 25 zu ersehen ist.

Es wurden verausgabt:

	fl.	kr.
Für den Neubau von Bezirksämtern und Forsthäusern	131.577 fl.	20 kr.
„ „ „ „ Strafanstalten	251.500 „	— „
„ „ „ „ Zoll- und Finanzwachgebäuden	12.076 „	64 „
„ „ „ „ Tabakfabriksobjecten	74.800 „	— „
„ „ „ „ landwirtschaftlichen Objecten	53.811 „	93 „
„ „ Bau von Wohngebäuden	121.520 „	18 „
„ „ Neubau von Montanobjecten	2.611 „	30 „
„ „ „ „ Badeanstalten	12.000 „	— „
zusammen für Neubauten:	659.897 fl.	25 kr.
„ Adaptirungen am Konak und Regierungsgebäude Sarajevo	33.499 „	16 „
„ „ an Bezirksämtern, Kreis- und Steuerämtern	21.271 „	16 „
„ „ „ Kreisgerichten und Gefängnissen	2.296 „	91 „
„ Adaptirung von Zoll- und Finanzwachgebäuden	5.482 „	70 „
„ „ „ landwirtschaftlichen Bauten	697 „	93 „
„ „ „ Tabakregiebauten	4.346 „	78 „
„ „ „ Salzämtern	6.055 „	99 „
„ „ „ sonstigen Objecten	980 „	— „
zusammen für Adaptirungen:	74.630 fl.	63 kr.

Hiezu für Gendarmeriezwecke und zwar:

für Neubauten	63.209 fl. 59 kr.		
„ Adaptirungen	10.626 „ 86 „		
	zusammen:	73.836 fl.	45 kr.

Ferner die früher für Beistellung landesärarischer Militärunterkünfte nachgewiesenen Beträge:

für Neubauten	88.500 fl. — kr.		
„ Ameliorirungen	17.414 „ 17 „		
	zusammen:	105.914 fl.	17 kr.
	daher Totalsumme:	914.278 fl.	50 kr.

Diese Summe bedeutet gegen die Vorjahre einen gewaltigen Aufschwung auf dem Hochbaugebiete und es musste, da nahezu alle Bauten in eigener Regie geführt wurden, wie schon an anderer Stelle dargelegt wurde, zur glatten Abwicklung aller Hochbauten vielfach provisorisches Personale ad hoc aufgenommen werden.

Von den zahlreichen ausgeführten Bauten seien besonders hervorgehoben:

Die Konakbauten in Dervent und Banjaluka, ersterer nach der größeren Type, letzterer nach der erweiterten kleineren Type mit separatem Arrestgebäude. Die zahlreichen neuen Objecte des Hengstendepots Sarajevo und zwar 1 Hengstenstall für 26 Hengste, Kaserne für 40 Mann, Wohnhaus für den Commandanten und Stellvertreter, ein Kuh-, Schweine- und Hühnerstall, separates Abortgebäude, Werkstätte etc.; das Convictgebäude in Sarajevo für die Aufnahme von 50 Lehramtszöglingen, nebst den Unterkunfts- auch Verpflegs- und Studienräumen, sowie ein Wirtschaftsgebäude enthaltend; das Pensionsfondsgebäude in Sarajevo, dessen Baukosten auf 167.000 fl. veranschlagt sind, soll im Jahre 1887 vollendet werden; dasselbe enthält nebst zahlreichen Geschäftslocalen, welche derzeit durch das k. k. Postamt und ein Kaffeehaus occupirt werden, 21 modern eingerichtete Wohnungen; das Wohn- und Badhaus in Ilidže mit Restauration, 12 Fremdenzimmern und Cabinen für 8 Wannen; die Tabakfabriksbauten in Ljubuški (zwei Magazine, ein Administrationsgebäude etc.); die Landesstrafanstalt in Zenica mit 20 Hochbauobjecten; diese Anstalt hat Raum für 600 Sträflinge und enthält folgende Gebäude: das Administrationsgebäude, das Hauptgebäude für 440 Sträflinge, das Zellengefängnis für 60 Sträflinge, das Spital für 80 Kranke, das Ökonomiegebäude, die Maschinenanstalt, die Zwischenanstalt etc.

Ferner wären noch die Gendarmeriekasernen in Dolnja-Tuzla, Jeleč, Kamenica, Prusina, Lukavica etc. zu erwähnen; erstere ist zur Aufnahme des Gendarmerieflügels in Dolnja-Tuzla bestimmt und besteht nebst dem einstöckigen Hauptgebäude aus einem Stall- und Remisengebäude; endlich das Restaurationsgebäude in Doboj, bestehend aus der Restauration mit sechs Fremdenzimmern, einem Eiskeller, einem Stall- und Remisengebäude. Die Ausführung dieses Baues als eines ärarischen Baues dürfte auffallen. Es ist jedoch die Privatunternehmungslust im Lande noch eine derart geringe, dass das Landesärar selbst einschreiten musste, um diesbezüglich bestehenden empfindlichen Übelständen abzuhelfen. Der Ort Doboj ist ein Hauptverkehrscentrum, da er am Knotenpunkte der Bahnen Sarajevo-Doboj, Doboj-Brod, Doboj-Siminhan und den Straßen Doboj-Tešanj und

Doboj-Banjaluka gelegen ist und es musste daher für eine entsprechende Unterkunft des reisenden Publicums an diesem Orte Sorge getragen werden.

Bezüglich des Pensionsfondsgebäudes, welches zwar unter Leitung der technischen Organe der Landesregierung, aber nicht aus Landesmitteln, sondern aus den Mitteln des bosnisch-hercegovinischen Pensionsfondes erbaut wird, ist zu bemerken, dass dasselbe bestimmt ist, der in Sarajevo herrschenden Wohnungsnoth abzuhelfen und den übertriebenen Mietzinsforderungen zu steuern. Wie nothwendig dieser Bau ist, erhellt aus der Thatsache, dass sämmtliche Wohnungen noch vor Fertigstellung des Baues vermietet waren.

Für Spitalsbauten hat das Landesärar im Jahre 1886 im ganzen 5.000 fl. aus dem Strafgelderfonde bewilligt, von welchem Betrage dem Spitalbau in Brčka 1.300 fl. und jenem in Bihač 3.700 fl. zugewendet worden sind.

Für Schul- und Cultusbauten wurden verausgabt:

Für Schulbauten	12.895 fl. 97 kr.
„ Cultusbauten	32.241 „ — „
zusammen:	45.136 fl. 97 kr.

Wie schon erwähnt, wurden vom Jahre 1886 an infolge gründlicher Reorganisation des Baudienstes sämmtliche Bauten in eigener Regie der Landesregierung ausgeführt und es hat dieses System die besten baulichen und finanziellen Erfolge aufzuweisen.

Im Budget pro 1886 waren für die vorbesprochenen Bauzwecke folgende Beträge vorgesehen:

Für Erhaltung des Konak	1.500 fl.
„ „ der Kreisbehörden	2.000 „
„ „ „ Bezirksämter	4.000 „
„ Neubau und Reparaturen der Bezirksämter und Forsthäuser	150.000 „
„ Erhaltung des Bades Kiseljak	600 „
„ Bauten in Ilidže	10.000 „
an Subventionen für Schulbauten	6.000 „
für Neubau und Adaptirung von Gendarmeriekasernen	50.000 „
„ „ „ „ „ Zollämtern	10.000 „
„ „ „ „ „ Zoll- und Finanzwachkasernen	11.000 „
„ Einführung des Dampfbetriebes bei der Landesdruckerei	4.000 „
„ Adaptirungen bei der Landesdruckerei	500 „
„ Reparaturen an Tabakfabriksgebäuden	4.000 „
„ den Bau des Einlösamtes in Zvornik	35.000 „
„ „ „ „ Administrationsgebäudes beim Einlösamte Stolac	7.000 „
„ Einfriedung der Tabakfabriken Sarajevo und Mostar	12.000 „
„ „ des Einlösamtes Ljubuški	8.000 „
„ den Bau der Sudhütte Siminhan	17.233 „
„ „ „ des Magazines in Siminhan	800 „
„ „ „ der Schmiede in Siminhan	2.081 „
„ Erhaltung und Adaptirung der Salzämter	800 „
„ „ „ „ „ Gebäude in Kreka	100 „
„ „ „ „ „ Schmiede und Zimmerwerkstätte in Kreka	1.000 „
„ „ „ „ des Beamtenwohnhauses in Kreka	6.000 „
„ „ „ „ „ „ sammt Magazin, Schmiede etc. beim Kohlenwerke in Mostar	10.000 „
„ Erhaltung der Kreisgerichte und Arreste	4.000 „
„ Neubau und Adaptirung von Kreisgerichten und Arresten	25.000 „
zusammen:	382.614 fl.

Hiebei wird bemerkt, dass für einzelne der größeren Bauten die Geldmittel seitens des k. und k. gemeinsamen Ministeriums aus den Überschüssen der Landeseinkünfte der Vorjahre besonders bewilligt wurden.

An Mietzinsen waren pro 1886 vorgesehen:

für Kreisbehörden	3.250 fl.
„ Bezirksbehörden	10.700 „
„ Gendarmeriekanzleien	4.500 „
„ Gendarmeriepostenunterkünfte	33.500 „
„ Steuerämter	3.900 „
„ Zollämter	1.000 „
„ 84 Zoll- und Finanzwachkasernen	13.500 „
„ Salzämter	1.400 „
„ Kreisgerichte	2.840 „
Zusammen:	74.590 fl.

Gegen das Vorjahr ist eine namhafte Abnahme des Mietzinserfordernisses zu bemerken, welche in dem Bau und Benützungsnahme diverser neuer Amtsgebäude, ferner in der Übersiedlung der Centralämter in das neue Regierungsgebäude ihre Begründung findet.

Im Jahre 1887.

Im Jahre 1887 ist die Thätigkeit auf dem Hochbaugebiete gegen das Vorjahr eine noch wesentlich intensivere. Es befinden sich nämlich in Ausführung, und zwar beinahe ausschließlich in eigener Regie der Landesregierung:

Das Pensionsfondsgebäude Sarajevo (Vollendung)	116.000 fl.
die Landesstrafanstalt Zenica (Vollendung)	240.000 „
das Konakgebäude (kleinere Type) in Višegrad (in dem ausgewiesenen Betrage sind die Kosten der Grunderwerbung enthalten)	34.000 „
„ „ „ „ mit separaten Arrestgebäuden in bosnisch Kostajnica	34.000 „
„ „ „ in Gradačac	31.500 „
die landwirtschaftliche Station in Modrič (14 Objecte)	34.535 „
„ „ „ „ Gacko (8 Objecte)	44.000 „
die Restauration in Gacko sammt Eiskeller und Remise	23.000 „
der Kreisgerichtsarrest in Dolnja Tuzla	64.000 „
„ „ „ Banjaluka	69.500 „
das Trockenhaus der Tabakfabrik in Sarajevo	21.000 „
Vergrößerung des Administrationsgebäudes der Tabakfabrik Sarajevo	9.000 „
„ „ „ „ „ Mostar	9.000 „
Bau eines Tabakmagazines und Administrationsgebäudes in Srebrenica	8.000 „
die Scheriatsrichterschule in Sarajevo, I. Theil	48.000 „
das Pensionsfondswohngebäude Ballif	8.850 „
„ „ Layer	8.300 „
vier Pensionsfondswohngebäude in Doljna Tuzla à 5.500 fl.	22.000 „
die Papierfabrik in Zenica, 3 Objecte (Privatbau)	88.800 „
„ Lehrerwohngebäude in Reljevo	18.500 „
Wiederaufbau des Klosters Duže	20.000 „
die Spirituosenfabrik Dolnja Tuzla, 2 Objecte (Privatbau)	25.800 „
„ Ockerfabrik in Srebrenica (3 Objecte)	15.639 „
der Eiskeller und die Schwimmschule bei der Badeanstalt Ilidže	5.000 „
Bau der Kapelle und Wallfahrtsbaracke in Olovo	1.060 „
die Gendarmeriekaserne in Previla	5.000 „
„ „ „ Glavičići	5.000 „
„ „ „ Zvornik	4.648 „
„ „ „ Ruište	4.500 „
„ „ „ Stepen	5.500 „
„ „ „ Mekagruda	5.500 „
Hiezu diverse kleinere Hochbauten mit rund	30.000 „
zusammen:	1,059.632 fl.

Werden hiezu noch die bereits früher erwähnten für den Bau einer landesärarischen Bataillonskaserne in Sarajevo bestimmten . . . 200.000 „

zugeschlagen, so ergibt sich eine Summe per . . . 1,259.632 „

oder rund . . . 1,260.000 „

allein für Neubauten, zu welchen noch diverse Beträge für Adaptirungen zuzurechnen sind.

Da letztere Beträge derzeit noch nicht bekannt cind, werden sie in gleicher Höhe wie im Vorjahre angenommen, und zwar:

für die in Benützung des Civilärars stehenden Objecte mit	85.250 fl.
für die in Benützung des Militärärars stehenden Objecte	17.450 „
Mit obiger Summe per	1,260.000 „
ergibt dies einen Aufwand von approximativ	1,362.700 fl.

welcher im Jahre 1887 für Neubauten, Adaptirungen etc. von landesärarischen oder durch die Organe der Landesregierung auf fremde Rechnung auszuführende Privatbauten entstehen wird.

Es dürfte vielleicht noch einiges über die im laufenden Jahre bewilligten und nicht schon im Jahrgange 1886 begonnenen Bauten zu erwähnen sein.

Die landwirtschaftlichen Stationen Modrić und Gacko bilden nur ein weiteres Glied der durch die in den vorhergehenden Jahren erfolgte Errichtung des Hengstendepots in Sarajevo und Mostar, sowie zahlreicher Beschälstationen eingeleiteten Maßnahmen zur Hebung der Landwirtschaft und Pferdezucht.

Die Station in Modrić wird bei vollständigem Ausbaue einen Kostenbetrag von 53.385 fl. beanspruchen und folgende Hauptgebäude enthalten:

1 Beamtenwohnhaus,
1 Werkstättengebäude,
1 Zugthierstall für 32 Zugthiere,
1 Zuchtthierstall für 70 Zuchtthiere
1 Schüttkasten,
1 Sennerei.

Die Station in Gacko enthält folgende Hauptgebäude:

1 Beamtenwohngebäude,
1 Schweizerei,
1 Zugviehstall,
1 Fruchtmagazin.

Gleichwie für Doboj hat sich auch für Gacko die unbedingte Nothwendigkeit der Erbauung eines Restaurationsgebäudes — nach Type Doboj — ergeben.

Gacko liegt am Kreuzungspunkte der Hauptverkehrsadern Gacko-Nevesinje-Mostar, Gacko-Bilek-Ragusa und Gacko-Foča und da im laufenden Jahre die Route Mostar-Gacko-Ragusa vollständig fahrbar hergestellt wurde und ein ziemlich lebhafter Postverkehr sich zu entwickeln beginnt, anderseits auf Privatunternehmungen in Gacko nicht zu rechnen ist, ist dieser Restaurationsbau jedenfalls geeignet, einem dringenden Bedürfnisse abzuhelfen.

Die Kreisgerichtsarreste in Dolnja Tuzla und Banjaluka sind für den Belag von je 102 Sträflingen berechnet und sollen die alten, in einem sanitätswidrigen und baufälligen Zustande befindlichen Kreisgerichtsarreste ersetzen.

Mit derartigen Arrest-Neubauten sollen nach und nach alle Kreisgerichte versehen werden.

Die Administrationsgebäude der Tabakfabriken in Mostar und Sarajevo mussten je durch Aufsetzen eines Stockwerkes vergrößert werden, da die im Jahre 1880 erbauten Gebäude bei der Ausdehnung der Fabriken und der Fabrication und der hiedurch bedingten Vermehrung des Beamtenpersonales nicht mehr genügten. Die Fabrik in Sarajevo erhielt überdies ein Trockenhaus, um die Blättervorräthe entsprechend conserviren zu können.

Der schon im Budget seit Jahren in Aussicht genommene Bau eines Tabakblättermagazines in Srebrenica wurde in diesem Jahre endlich in Angriff genommen.

Ähnlich wie im Vorjahre für die Heranbildung der Volksschullehrer ein Convict gebaut wurde, hat das k. und k. gemeinsame Ministerium in diesem Jahre auch einen Convict für Scheriatsrichter bewilligt und es soll in dem Scheriatsrichter-Convictsgebäude im nächstfolgenden Jahre auch die Scheriatsrichterschule sammt Moschee mit einem Kostenaufwande von 52.500 fl. erbaut werden.

Der bestehenden Wohnungsnoth, welche insbesondere in Sarajevo und Dolnja Tuzla empfindlich ist, und welcher das bereits erwähnte Pensionsfondsgebäude für Sarajevo theilweise abzuhelfen bestimmt ist, soll noch weiter gesteuert werden, indem der Bau von Beamten-Familienwohnhäusern aus dem Pensionsfonde bewilligt wurde. Die so erbauten Häuser können unter gewissen Modalitäten in das Eigenthum von Beamten übergehen.

Für Sarajevo hat das k. u. k. gemeinsame Ministerium den Bau von 3 derartigen Wohnhäusern (das dritte dürfte heuer kaum begonnen werden, weshalb es oben nicht angeführt wurde), für Tuzla von 4 bewilligt.

Das Seminar in Reljevo enthält einzelne Lehrerwohnzimmer zur Unterbringung der Lehrer ledigen Standes; da jedoch mehrere der daselbst angestellten Lehrer verheiratet sind, hat das k. und k. gemeinsame Ministerium, um eine entsprechende Unterkunft der Familien zu ermöglichen, den Bau von 4 Lehrerwohnhäusern bewilligt.

Was den Bau der in der vorstehenden Zusammenstellung angeführten 3 Fabriken betrifft, so ist hierüber Folgendes zu bemerken:

Es scheint endlich die Zeit gekommen zu sein, dass Industrielle Investitionen in den occupirten Ländern wagen wollen.

So errichtet ein hervorragender Papierindustrieller eine Papierfabrik in Zenica, ein anderer Industrieller eine Spirituosenfabrik in Dolnja Tuzla. Da jedoch beiden Industriellen die Bauverhältnisse im Lande ganz unbekannt sind, lässt die Landesregierung diese Fabriksbauten durch ihre technischen Organe, jedoch für Rechnung der betreffenden Industriellen ausführen. Die Papierfabrik in Zenica besteht aus einem Fabriksgebäude, einem Beamtenwohnhause und einem Arbeiterwohnhause und ist mit dem Bahnhofe Zenica durch ein besonderes Geleise verbunden. Die Spirituosenfabrik in Dolnja Tuzla besteht aus einem Fabriksgebäude und aus einem Mastviehstalle.

Die dritte der erwähnten Fabriken, die Ockerfabrik in Srebrenica, baut das Land auf eigene Kosten und es besteht diese Fabrik aus dem eigentlichen Fabriksgebäude, einem Magazine und einer Trockenhütte.

Auch in diesem Jahre wurden für Ilidže, welches täglich bei der Bevölkerung mehr in Aufnahme kommt, Geldmittel, und zwar für die Herstellung eines oberirdischen Eiskellers und einer Schwimmschule bewilligt, doch dürften hiemit die nothwendigen Investitionen für diesen Badeort noch nicht erschöpft sein.

Bezüglich der subventionirten Bauten wird bemerkt, dass die Landesverwaltung im Jahre 1887

für Spitalsbauten einen Betrag von	10.100 fl.
(3.000 fl. für das Spital in Mostar, 1.700 fl. für das Spital in Bihač etc.)	
ferner für Schulbauten einen Betrag von	23.718 „
und für Cultusbauten einen solchen von	33.358 „
zusammen:	67.176 fl.

flüssig gemacht hat.

Bezüglich der Schulbauten ist zu bemerken, dass die Subventionen vornehmlich größeren Bauobjecten, z. B. dem Bau der Schule in Gacko 7.000 fl., jener in Foča 6.450 fl., jener in Fojnica 4.000 fl. etc. zugewendet werden.

Für die oberwähnten Bauten, ferner für die nothwendigen Adaptirungen sind im Budget pro 1887 folgende Beträge vorgesehen:

Die Erhaltung des Konak Sarajevo	1.500 fl.
„ „ „ Regierungsgebäudes	3.000 „
„ „ der Kreisbehörden	2.000 „
„ „ und Einrichtung der Bezirksämter	8.500 „
Neubau und Reparatur der Bezirksämter und Forsthäuser	150.000 „
die Erhaltung der Bäder Ilidže und Kiseljak je 600 fl.	1.200 „
die Subvention für Schulbauten	24.000 „
Neubau und Adaptirung von Gendarmeriekasernen	50.000 „
die Sicherung von Steueramts-Cassalokalitäten	1.500 „
Neubau von Zollkasernen	5.700 „
für Adaptirung der Landesdruckerei	300 „
„ Erhaltung der Tabakfabriksgebäude	600 „
„ den Bau eines Magazines in Srebrenica	6.000 „
„ „ „ je eines ersten Stockes beim Administrationsgebäude der Tabakfabriken Sarajevo und Mostar je 6.000 fl.	12.000 „
„ den Bau eines Trockenhauses bei der Tabakfabrik Sarajevo	21.000 „
„ Erhaltung der Salinengebäude Siminhan	200 „
„ „ „ Salzämter	300 „
„ Adaptirung der Salzämter	500 „
„ den Neubau eines Salzamtes in Gradiška	20.000 „
„ Bauten beim Kohlenwerk Kreka	10.000 „
„ Bauführung für den Ringofen	4.500 „
„ Adaptirung und Neubau von Kreisgerichten	25.000 „
zusammen:	347.800 fl.

Wird der im Budget 1887 für Hochbauzwecke eingestellte Betrag mit dem früher nachgewiesenen für diesen Zweck thatsächlich aufgewendeten Betrag per 1,362.700 fl. verglichen, so zeigt sich allerdings eine ganz bedeutende Überschreitung der präliminirten Dotation.

Zur Erklärung dieses Umstandes muss daher bemerkt werden, dass in dem obenangeführten Gesammtaufwande auch die Kosten der unter der Leitung der Landesregierung auf fremde Rechnung entstehenden Bauten mit dem Betrage von 269.750 fl. inbegriffen sind, und dass ferner seitens des k. und k. gemeinsamen Ministeriums für einzelne größere Bauten die erforderlichen Geldmittel nach Aufstellung des Budgets aus den Überschüssen der Landeseinkünfte der Vorjahre bewilligt wurden.

Für Mietzwecke erscheinen pro 1887 folgende Beträge eingestellt:

Für Kreisbehörden	3.500 fl.
„ Bezirksämter	10.700 „
„ Gendarmeriekanzleien	5.662 „
„ Gendarmeriepostenunterkünfte	32.328 „
„ Steuerämter	3.900 „
„ Zollämter	850 „
„ Zoll- und Finanzwachkasernen	14.500 „
„ Salzämter	1.700 „
„ Kreisgerichte	2.840 „
zusammen:	75.980 fl.

Im Vergleiche zum Vorjahre zeigt sich das Mietzinserfordernis nahezu constant.

Überblick über die gesammte Hochbauthätigkeit.

Um nun über die im Vorstehenden dargestellte Bauthätigkeit eine bessere Übersicht zu haben, wurde die zuliegende Tabelle Nr. 26 angefertigt und es ist aus derselben Folgendes zu ersehen:

Für den Neubau aller landesärarischen Hochbauobjecte, für Adaptirung und Reparatur derselben wurden in den Jahren 1879 bis inclusive 1887, wobei die Daten für letzteres Jahr nur annähernd genau sind, 5,236.731 fl. 58 kr. verausgabt.

Von dieser Summe entfallen auf Neubauten . . . . 4,645.549 fl. 45 kr.
und auf Adaptirungen etc. . . . . 591.182 „ 13 „

Die ausgeführten Neubauten vertheilen sich mit folgenden Procenten auf die einzelnen Jahre:

1879	0·6	Procent
1880	13·4	„
1881	8·2	„
1882	5·3	„
1883	3·5	„
1884	6·8	„
1885	17·7	„
1886	17·5	„
1887	27·0	„

Es entfällt demnach mehr als der vierte Theil aller Neubauten allein auf das Jahr 1887.

Die Adaptirungen, Reparaturen etc. participiren in den aufeinanderfolgenden Jahren an obiger Summe per 591.182 fl. 13 kr. mit folgenden Procentsätzen:

1879	6·2	Procent
1880	9·6	„
1881	6·4	„
1882	6·6	„
1883	13·6	„
1884	7·9	„
1885	15·1	„
1886	17·3	„
1887	17·3	„

Es nimmt daher das Gelderfordernis für Adaptirungen etc. absolut genommen von Jahr zu Jahr zu, welche Erscheinung in dem continuirlichen Zuwachse an neuen Gebäuden vollständig begründet ist.

Aus der oberwähnten tabellarischen Zusammenstellung ergibt sich ferner, dass die Adaptirungskosten eines Jahres an den Neubaukosten desselben Jahres mit folgenden Procentsätzen participiren:

Im Jahre 1879 mit 128 Procent, das heißt es wurde für Adaptirungen mehr als für Neubauten ausgegeben.

Im Jahre 1880 mit	9·1	Procent
„ „ 1881 „	10·0	„
„ „ 1882 „	16·0	„
„ „ 1883 „	49·0	„

(Bei diesem Procentsatze ist die Tendenz, alle alten Amtsgebäude in thunlichst brauchbaren Zustand zu versetzen, deutlich wahrzunehmen.)

Im Jahre 1884 mit	14	„
„ „ 1885 „	17	„
„ „ 1886 „	12	„
„ „ 1887 „	9	„

Von dem für ärarische Hochbauzwecke in den Jahren 1879 bis inclusive 1887 verausgabten Betrage per . . . . 5,236.731 fl. 58 kr.
entfallen auf Bauten und Adaptirungen, welche die technischen Organe der Landesregierung geleitet haben . . . . 4,211.888 „ 93 „
das ist 80 Procent;
auf Bauten, welche technische Organe des Militärärars geleitet haben . . . . 931.891 „ 14 „
das ist 18 Procent;
endlich auf Bauten, welche die Salinenverwaltung Siminhan ausgeführt hat . . . . 92.951 „ 51 „
das ist 2 Procent.

Das Landesärar hat ferner innerhalb der in Rede stehenden Bauperiode die Spital-, Schul- und Cultusbauten mit 232.762 fl. 02 kr. subventionirt, ganz abgesehen von den bedeutenden Werten, welche die taxfreie Abgabe aller Baumaterialien für derlei Bauten repräsentirt.

Für Miethzinse musste für obige Zeitperiode 619.905 fl. präliminirt werden und participirt daran

das Jahr 1879 mit	4·2 Procent
„ „ 1880 „	10·0 „
„ „ 1881 „	10·5 „
„ „ 1882 „	11·9 „
„ „ 1883 „	12·3 „
„ „ 1884 „	12·5 „
„ „ 1885 „	14·2 „
„ „ 1886 „	12·1 „
„ „ 1887 „	12·3 „

Der Miethzinsrückgang vom Jahre 1885 zum Jahre 1886 wird durch die Fertigstellung des Regierungsgebäudes bedingt.

III. Die Civilbauthätigkeit.

Im Vorstehenden wurde jene Hochbauthätigkeit, insoferne sie von der Landesregierung oder ihren Organen directe beeinflusst wurde, behandelt, daher in den Kreis der Betrachtung nur jene Objecte gezogen, welche entweder aus landesärarischen Mitteln oder auf fremde Rechnung unter der Leitung der Organe der Landesregierung gebaut wurden oder werden. Es erübrigt nunmehr noch, um ein thunlichst übersichtliches Bild über die gesammte Hochbauthätigkeit zu geben, die Civil-Bauthätigkeit seit Beginn der Occupation bis heute wenigstens zu berühren.

Auch auf diesem Gebiete ist in den verflossenen neun Jahren Vieles, wenn auch nicht immer Gutes geleistet worden. Einerseits das nicht zu verkennende Bestreben der Bevölkerung, den neuen Verhältnissen sich in fortschrittlicher Weise anzupassen, anderseits der Mangel an geschulten einheimischen Bauhandwerkern trugen schuld, dass dieses Bestreben nicht immer die richtige Form erhielt und viele der erstandenen, sich mehr dem modernen Bauwesen anschließenden Neubauten nicht gerade zur Verschönerung beitragen. Man kann im Allgemeinen im ganzen Lande eine ziemlich emsige Bauthätigkeit wahrnehmen, da das Bedürfnis nach guten Wohnungen, insbesondere bei der eingewanderten Bevölkerung, vorhanden ist und da neue Wohnhäuser ein sehr lucratives Zinserträgnis (10 bis 20 Procent des aufgewendeten Capitales) abwerfen. Es entstehen daher insbesondere in den Kreis- und Bezirksorten zahlreiche Neubauten, welche stellenweise, wie z. B. in einigen Mahalas Sarajevos, in Dolnja-Tuzla bereits anfangen, den früheren, nennen wir ihn orientalischen Charakter der Städte zu verwischen. Repräsentirt wird dieser Charakter vorwiegend durch die zahlreichen Moscheen und durch das mohamedanische Wohnhaus, welchem sich bis zur Zeit der Occupation — jetzt bemerkt man darin schon bedeutende Abweichungen — das serbische, katholische und spaniolische (israelitische) Wohnhaus mehr oder weniger näherten.

In der Landeshauptstadt Sarajevo kommen für die Entwicklung der Privatbauthätigkeit die Jahre 1879 und 1880 deshalb nicht in Betracht, weil im ersteren Jahre ein großer Theil der inneren Stadt eingeäschert worden ist und hiedurch die Anregung gegeben war, ernstlich an die Regulirung dieser Stadt, welche insbesondere mit Rücksicht auf die für Fahrzwecke zumeist zu engen Gassen dringend nothwendig war, zu denken.

Gleichzeitig bot sich bei diesem Anlasse die Gelegenheit, derartige Bauvorschriften zu schaffen, welche bei thunlichster Wahrung des Altherkömmlichen doch geeignet sind, die Wiederholung solch verheerender Feuersbrünste, wie es jene des Jahres 1879 war, unmöglich zu machen. Bis zur Ausarbeitung und Genehmigung des bezüglichen Regulirungsplanes und bis zur Sanctionirung des in Vorlage gebrachten Bauordnungsentwurfes blieb die gesammte Civil-Bauthätigkeit nahezu sistirt. Aber selbst nach Einführung der am 14. Mai 1880 Allerhöchst sanctionirten Bauordnung für die Stadt Sarajevo machte sich nur eine sehr geringe Baulust bemerkbar, da die einheimische Bevölkerung an die strenge Handhabung von Bauvorschriften nicht gewöhnt, eine gewisse Scheu zeigte, Bauten im Sinne der Bauordnung, deren strengere Bestimmungen übrigens nur auf den eigentlichen Stadtrayon Anwendung finden sollten, in Angriff zu nehmen.

Selbst die für Neubauten, ferner für Um- und Zubauten auf Brandstätten bewilligten, mit Allerhöchster Entschließung vom 18. Mai 1880 genehmigten, in Beziehung auf Steuerfreiheit weitgehenden Begünstigungen fruchteten wenig und erst wiederholte ämtliche Einflussnahme auf den vermögenden Theil der Bevölkerung brachte in dieser Richtung einen Umschwung hervor, welchen folgende Daten veranschaulichen.

In Sarajevo entstanden neue Objecte und zwar theils durch vollständigen Neubau, theils durch Umbau und gründliche Adaptirung:

im Jahre 1881	21 Objecte
„ „ 1882	50 „
„ „ 1883	105 „
„ „ 1884	104 „
„ „ 1885	27 „
„ „ 1886	32 „
„ „ 1887	97 „
zusammen	436 Objecte

Der plötzliche Rückgang an neuen Bauobjecten vom Jahre 1884 zum Jahre 1885 findet darin seine natürliche Erklärung, dass die obenerwähnte Begünstigungsverordnung mit 1. November 1884 erloschen war. Es trat zwar mit 10. April 1884 eine neue Verordnung in Kraft, welche gleichfalls einige Begünstigungen für Neu-, Zu- und Umbauten gewährte (als: Befreiung von der Hauszinssteuer), doch waren diese Begünstigungen zu geringfügig, um die Bevölkerung unmittelbar zum Bauen anzuregen.

Mit dem Jahre 1885 ist sodann eine continuirliche Zunahme der Baulust zu constatiren, welche vorwiegend darin begründet ist, dass die Bevölkerung sich mittlerweile an die Bauordnung gewöhnt hatte, dass für Beschaffung vieler Baumaterialien neue Bezugsquellen entstanden, dass bessere Professionisten sich in Sarajevo ansässig machten etc., wodurch es möglich wurde, billiger und gleichzeitig solider als in den früheren Jahren zu bauen.

In den Bezirken des Kreises Sarajevo gestaltete sich die Privatbauthätigkeit folgend:

Es wurden neue Hochbauobjecte in den Jahren 1879 bis inclusive 1887 errichtet:

Im Bezirke Sarajevo (die Stadt ausgenommen)	201	Objecte
„ „ Čajnica	210	„
„ „ Rogatica	387	„
„ „ Visoko	422	„
„ „ Foča	474	„
„ „ Fojnica	697	„
„ „ Višegrad	1.439	„
zusammen:	3.830	Objecte

Von diesen Hochbauten entfallen:

auf das Jahr 1879	100	Objecte
„ „ „ 1880	154	„
„ „ „ 1881	351	„
„ „ „ 1882	233	„
„ „ „ 1883	421	„
„ „ „ 1884	609	„
„ „ „ 1885	541	„
„ „ „ 1886	654	„
„ „ „ 1887	667	„
zusammen	3.830	Objecte.

Die meisten Hochbauten entfallen daher auf den Bezirk Višegrad und mehrt sich die Zahl derselben im ganzen Kreise, wenn von kleinen Schwankungen abgesehen wird, von Jahr zu Jahr, woraus wohl mit Recht auf eine fortlaufende Consolidirung der Verhältnisse, auf eine Zunahme des Vertrauens der Bevölkerung in die Landesverwaltung, endlich auf eine steigende Wohlhabenheit des Volkes geschlossen werden darf.

Im Kreise Mostar wurden innerhalb derselben Periode 2.739 Hochbauten (Neu- und Umbauten) ausgeführt, welche sich auf die einzelnen Bezirke und Jahrgänge wie folgt vertheilen:

Bezirk Trebinje	139	Objecte
„ Bilek	172	„
„ Gacko	193	„
„ Nevesinje	241	„
„ Ljubuški	296	„
„ Stolac	382	„
„ Mostar	404	„
„ Konjica	451	„
„ Ljubinje	461	„
zusammen	2.739	Objecte

Jahrgang 1879	227	Objecte
„ 1880	286	„
„ 1881	289	„
„ 1882	201	„
„ 1883	273	„
„ 1884	349	„
„ 1885	310	„
„ 1886	438	„
„ 1887	366	„
zusammen:	2.739	Objecte.

Auch in diesem Kreise kann im allgemeinen eine continuirliche Zunahme an neuen Hochbauobjecten constatirt werden.

Dieselbe Erscheinung ist auch im Kreise Dolnja Tuzla wahrzunehmen, da daselbst erbaut wurden:

Im Bezirke Vlasenica	40	Objecte
„ „ Kladanj	49	„
„ „ Maglaj	129	„
„ „ Gradačac	134	„
„ „ Brčka	159	„
„ „ Gračanica	234	„
„ „ Srebrenica	321	„
„ „ Tuzla	361	„
„ „ Bjelina	410	„
„ „ Zvornik	505	„
zusammen	2.342	Objecte

und entfallen von diesen Bauten:

auf das Jahr 1879	102	Objecte
„ „ „ 1880	132	„
„ „ „ 1881	154	„
„ „ „ 1882	191	„
„ „ „ 1883	272	„
„ „ „ 1884	399	„
„ „ „ 1885	235	„
„ „ „ 1886	421	„
„ „ „ 1887	436	„
zusammmen	2.342	Objecte.

Im Kreise Travnik entstanden:

Im Bezirke Travnik	149	Objecte
„ „ Žepče	148	„
„ „ Zenica	314	„
„ „ Bugojno	49	„
„ „ Livno	1.046	„
„ „ Glamoč	266	„
„ „ Prozor	269	„
„ „ Županjac	unbedeutend	
„ „ Jajce	563	Objecte
zusammen	2.804	Objecte.

In obigen für die Kreise Sarajevo, Mostar, Dolnja Tuzla und Travnik angegebenen Zahlen sind alle Hochbauobjecte, also auch die ganz landesüblich erbauten Wohn- und Wirtschaftsgebäude enthalten.

Für die übrigen Kreise dürfte es genügen, wenn bloß die Zahl der innerhalb der Jahre 1879 bis inclusive 1886 enstandenen eigentlichen Wohnhäuser und der sonstigen soliden Bauobjecte angeführt wird.

Es entstanden innerhalb des obigen Zeitraumes im Kreise Banjaluka, und zwar:

Im Bezirke Banjaluka	372	Objecte
„ „ Tešanj	65	„
„ „ Bosnisch-Gradiška	62	„
„ „ „ Kostajnica	94	„
„ „ Prnjavor	26	„
„ „ Priedor	156	„
„ „ Dervent	95	„
zusammen	870	Objecte.

Im Kreise Bihać entstanden innerhalb derselben Zeitperiode folgende Wohnhäuser und sonstige solide Bauobjecte, und zwar:

Im Bezirk Bihać	73	Objecte
„ „ Krupa	36	„
„ „ Sanskimost	65	„
„ „ Ključ	25	„
„ „ Petrovac	24	„
„ „ Cazin	12	„
zusammen	235	Objecte.

Aus obigen Zahlen lässt sich somit unverkennbar ein beachtenswerter Bauaufschwung in allen Theilen des Landes constatiren.

Selbstverständlich hängt dieser Aufschwung nicht allein von der friedlichen Gestaltung der politischen Verhältnisse und von der zunehmenden Consolidirung unserer Verwaltung ab, sondern es treten noch anderweitige Factoren einflussnehmend auf; insbesondere ist diesfalls die Entwicklung des Communicationswesens vielfach maßgebend. An der Bahn oder an wichtigen Straßenrouten oder an schiffbaren Flüssen (Save, Drina) gelegene Orte entwickeln sich naturgemäß viel rascher, insbesondere dann, wenn dieselben auch der Sitz einer Verwaltungsbehörde sind und hiedurch oder durch die sonstige günstige örtliche Lage Veranlassung zur Einwanderung geben. Unter dem Einflusse der fremden Elemente verändert sich der landesübliche Baustyl zusehends und manches bosnische oder hercegovinische Städtchen wird bald einen modernen Anstrich haben. Die Modernisirung dürfte sich nach den Erfahrungen an Nachbarländern, welche ehemals unter ottomanischem Regime standen, kaum aufhalten lassen und das in der Einleitung beschriebene, türkische Wohnhaus wird wohl ganz verschwinden, zumal auch die Mohamedaner bei ihren Neubauten sich der modernen Richtung zuwenden.

IV. Eisenbahnen.

IV. Eisenbahnen.

Bei Beginn der Occupation war außer der von der türkischen Regierung gebauten, jedoch im Jahre 1875 außer Betrieb gesetzten und dem Verfalle preisgegebenen Eisenbahn von Doberlin nach Banjaluka keine Eisenbahn ausgeführt.

Gleichzeitig mit dem Einmarsche der Truppen erschien es der Kriegsverwaltung zur Sicherung des Verkehrs geboten, Schienenverbindungen anzulegen.

Die wichtigste Nachschublinie war von Brod aus in's Bosnathal gegeben und führte zur Anlage der Eisenbahn von Brod nach Zenica — später nach Sarajevo.

Bei der ungeheueren Dringlichkeit, einen Schienenweg herzustellen, der sofort den gesicherten Nachschub von Material und Verpflegungsgütern der Truppen ermöglichte, war die Anlage einer definitiven Normalbahn nicht allein der großen Kosten wegen ausgeschlossen. Eine schmalspurige Schleppbahn genügte diesem Zwecke vollkommen und war für deren Ausführung eine Zeit von drei Monaten in Aussicht genommen. Wie diese Bahn gebaut wurde und wie sie gegenwärtig vervollkommnet, eine für Schmalspur bisher ungeahnte Leistungsfähigkeit entwickelt, ist weiter unten, bei der Besprechung dieser Bahn, näher ausgeführt.

Die überaus günstigen Resultate, welche bei dieser Schmalspurbahn in Bezug auf ihre Leistungsfähigkeit erzielt wurden, und die Nothwendigkeit das Bahnnetz mit den zulässig geringsten Mitteln zu erweitern, waren Veranlassung, dass auch die weiter neu angelegten Bahnen mit der gleichen Spurweite von 76 *cm* zur Ausführung kamen und dürfte auch noch in weiter Zukunft dieses Bahnsystem in Bosnien und der Hercegovina beibehalten werden.

Die bosnischen Schmalspurbahnen sind heute bereits Muster für derartige Anlagen in anderen Ländern und waren in letzter Zeit nicht selten von ausländischen Fachleuten besucht.

Gegenwärtig sind in Bosnien und der Hercegovina bereits 401·361 *km* Schmalspurbahnen in Betrieb und 56 *km* in Bau; ein gewiss großes Stück Arbeit, wenn man die bescheidenen Mittel in Betracht zieht, über welche das Land verfügte und die allseitigen anderen Bedürfnisse, denen Rechnung zu tragen war.

Normalspurig sind nur die Bahn Doberlin-Banjaluka und die Verbindungsbahn von Slavonisch Brod mit Bosnisch Brod ausgeführt.

In ganz gleicher Weise und aus den bereits bei anderer Gelegenheit erörterten Gründen wurden in der ersten Zeit die Bahnen durch die Militär-Verwaltung erbaut und erst später gelangte auch dieser Zweig an die Civilverwaltung.

Von der Militärverwaltung und aus Mitteln des Militärcredites wurden hergestellt:

1. Die schmalspurige Bahn von Brod nach Zenica;
2. die normalspurige Verbindungsbahn von Slavonisch Brod mit Bosnisch Brod;
3. die normalspurige Bahn Doberlin-Banjaluka.

Für Rechnung der Landesverwaltung, respective für fremde Rechnung wurden ferner durch die Militärverwaltung, respective die Direction der k. k. Bosna-Bahn gebaut:

4. Die Fortsetzung der Bosnabahn von Zenica bis Sarajevo;
5. die Montanbahn Vogošca-Čevljanović.

Von der Landesverwaltung wurden gebaut:

6. Die schmalspurige Bahn Doboj-Siminhan;
7. die schmalspurige Bahn Mostar-Metković.

Gegenwärtig ist die Fortsetzung der zuletzt genannten Bahn von Mostar im Narentathale aufwärts in einer Länge von 56 *km* in Bau.

Die beiden zuliegenden Tabellen Nr. 27 und 28 geben eine allgemeine Übersicht über den Bau-Charakter und Kosten der in Betrieb stehenden Eisenbahnen.

Die k. k. Bosna-Bahn.

Strecke Bosnisch Brod-Zenica.

Beschreibung der Bahntrace.

Diese Bahnlinie wurde zu Ende des Jahres 1878 und anfangs 1879 in der Absicht gebaut, sie nur als Rollbahn zum Nachschube militärischer Bedürfnisse der in Bosnien befindlichen Truppen temporär zu benützen; bald jedoch stellte sich das Bedürfnis heraus, sie auch dem allgemeinen Verkehre zugänglich zu machen, was eine totale Umgestaltung der Bahn bedingte, die noch heute nicht ganz beendet ist.

Die Bahn durchzieht von Bosnisch Brod ausgehend das Savethal auf 2 *m* hohen Dämmen im flachen lehmigen Boden mit ziemlich starker Humusschichte, kommt dann in das Ukrinathal, dessen Sohle von derselben Beschaffenheit, aber bereits von Hügelausläufern durchzogen ist. Von Dervent an legt sich die Bahn an die lehmigen Lehnen des dortigen Hügellandes und mitunter knapp an das rechte Ukrinaufer an, verlässt aber bald den Fluss und hebt sich durch das Bišnjathal gegen Vrhovi.

Die ganze Bahntrace Dervent-Vrhovi liegt im Rutschgebiete, weshalb größere Einschnitte vermieden werden mussten; die Rutschungen konnten aber selbst bei den wenigen, unvermeidlich gewesenen kleineren Einschnitten nur durch kostspielige Entwässerungsbauten bewältigt werden.

Die Bahn entwickelt sich dann von Vrhovi in dem sehr coupirten Terrain mittels einer Doppelschleife und Ausfahrung der Seitenthäler derart auf die Wasserscheide zwischen dem Save- und Bosna-Gebiete, dass sie dieselbe bei Han Marica erreicht.

Die Terrainbeschaffenheit ist dieselbe wie zwischen Dervent und Vrhovi.

Die ganze Strecke von Vrhovi bis über die Wasserscheide hinaus gegen Gazdica war ein Bau schwierigster Art, weil das Tracé durch ein rutschiges, zerrissenes Hügelgebiet führt, welches die Herstellung mannigfacher Einschnitte, Dämme und Überbrückungen bedingte.

Unmittelbar jenseits der Wasserscheide windet sich die Bahn in continuirlichen Curven und Contrabögen bei oftmaliger Anwendung des Minimalradius (45 bis 50 *m*, später eliminirt durch 70 bis 100 *m*) in das Veličankathal herab.

Im Veličankathale selbst bleibt die Bahn fortwährend in der Thalsohle, abwechselnd auf Dämmen und in kleinen Einschnitten geführt.

Über dem flachen Schuttkegel des Veličankabaches lenkt die Bahn in das hier ziemlich breite Bosnathal ein, findet in letzterem bereits einige kleine Schotterkegel sporadisch im Lehmdiluvium der Lehnen vor, steigt in den Abhang der dortigen Terrasse eingeschnitten sanft gegen Kotorsko und tritt daselbst in das eigentliche Alluvialgebiet der Bosna.

Von Kotorsko bis zum Defilé von Doboj zieht die Bahn auf Dämmen von nicht bedeutender Höhe über Humusboden, in welchem in ungleichen Tiefen von einem bis drei Meter Sand und Schotterlagerungen der Bosna vorkommen.

Das Defilé von Doboj, durch welches sich die Bahn knapp zwischen Bosna und Straße windet, besteht aus verwitterbarem Plänerkalk. Von diesem Defilé weiter zieht sich die Bahn an der Hügellehne am linken Bosna-Ufer zur neuen Station Doboj (die alte lag 2 *km* vor der jetzigen) führt dann auf 2 bis 3 *m* hohen Dämmen über die Thalebene, übersetzt den Fluss sowie die rechtsseitige Thalsohle und entwickelt sich abwechselnd an den Hügelausläufern und in der Thalsohle gegen Trbuk.

Schon vor der Station Trbuk lehnt sich die Bahn stellenweise durch die Bosna gezwungen, an die steilen Kalkfelsen der Thalbegleitungshöhen.

Die eben geschilderten Terrainverhältnisse bleiben bis zur weitern Überbrückung der Bosna 1 *km* vor Maglaj dieselben, daher es in dieser Strecke auch nicht an Beschotterungsmateriale mangelt.

Von Maglaj bleibt die Bahn bis hinter Žepče am linken Flussufer, übersetzt dort zum drittenmale die Bosna, zieht am rechten Ufer durch das lange, felsige und großartige Defilé von Vranduk und geht zu Beginn des fruchtbaren Thalkessels von Zenica das viertemal Ufer wechselnd, wieder auf das linke Ufer über.

Zwischen Zavidović und Žepče kommen bedeutende Lehmrutschungen vor. In der Gegend von Han Begov bis gegen Zenica sind die Berglehnen bis zur Bosna herab stark bewaldet und muss die Bahn stellenweise vor dem Absturze morscher Stämme geschützt werden. Die Felsarbeiten des Bahnbaues ziehen sich von Nemila durch das ganze Defilé bis in die Nähe von Zenica und sind besonders in der Umgebung der alten Veste Vranduk bedeutend; in diesem Theile waren auch größere Uferschutzbauten erforderlich. Einen Übelstand in den von hohen, steilen Felslehnen begleiteten Strecken bilden die fortwährenden Abbröcklungen des leicht verwitterbaren Kalkgesteines.

Die Abwehr dieser Steinabstürze von der Bahn erfordert viel Umsicht und verursacht beträchtliche Kosten.

Im allgemeinen können die Terrainverhältnisse für eine Bahnanlage nicht als durchaus günstig bezeichnet werden.

Bauzeit.

Was den Bau der Bahn anbelangt, so war das ursprüngliche Programm sie von Bosnisch Brod circa 135 *km* lang bis Žepče auszuführen und zwar in einer Bauzeit von circa zwei Monaten, weil man sich bald überzeugt hatte,

dass bei den bosnischen Fuhr- und Straßenverhältnissen es nahezu unmöglich sei, die operirende Armee per Axe genügend mit Lebensmitteln und Munition zu versehen. Dieses Programm hätte aber nur dann stricte durchgeführt werden können, wenn die Zufuhr der Baumaterialien ohne besondere Schwierigkeiten möglich gewesen und auch sonst keine wesentliche Störung eingetreten wäre.

Gleich bei Inangriffnahme des Baues durch die Bauunternehmung Hügel und Sager, anfangs September 1878, zeigten sich jedoch Schwierigkeiten aller Art.

Die Schiffe, welche die Werkzeuge von Orsova nach Brod bringen sollten, wurden durch Insurgenten behindert Brčka zu passiren und ankerten bei Semlin, bis durch die Vertreibung der Insurgenten die Saveschiffahrt wieder frei wurde.

Die Straße Brod-Sarajevo wurde derart durch die militärischen Zwecken dienenden Train-Colonnen in Anspruch genommen, dass die Fuhrwerke der Bauunternehmung, welcher keine Bevorzugung eingeräumt werden konnte, häufig ein bis zwei Tage auf einem Platze stehen bleiben mussten, bevor sie wieder weiter fahren konnten. Außerdem war die Straße durch die kolossale Frequenz und den continuirlichen Regen monatelang streckenweise gänzlich unbrauchbar, so dass der Wagenverkehr über die lehmigen Felder geleitet werden musste und konnte ein mit dem besten Paar Pferde bespanntes Fuhrwerk mit einer Nettoladung von höchstens 7 bis 8 *q* durchschnittlich in einem Tage nicht mehr als 5 bis 6 *km* zurücklegen, wobei trotzdem Pferde und Wagen massenhaft zu Grunde gingen.

Zu diesen Calamitäten kam noch die Inundation des Savethales in einer nie geahnten Höhe, welche nahezu allen Verkehr hemmte und die Verbindung gegen Dervent längere Zeit hindurch nur mittels eines kleinen, in die Ukrina einfahrenden Dampfers, welcher bei Novoselo landete, ermöglichte.

Dieses Hochwasser veranlasste auch die Erhöhung des Bahndammes im Savethal auf 2 *m*.

Ebenso beschwerlich war der Transport des nöthigen Werkzeuges, besonders schwer wurden Schubkarren vermisst, und war man oft gezwungen, das Erdmaterial drei bis viermal überwerfen zu lassen, um die Dämme rasch genug herzustellen, denn der Frost konnte neue Erschwernisse bringen.

Der gänzliche Mangel an Wegen zu den Waldungen und der höchst geringe Bestand von verwendbarem Holz längs der Strecke überhaupt vertheuerten die Holzobjecte enorm, und mag der gewiss sehr charakteristische Fall erwähnt werden, dass, obwohl das Holz der Unternehmung in allen Wäldern unentgeltlich zur Verfügung stand, sie es doch vorzog, die Bosnabrücken bei Žepče und Zeniča aus Eisen herzustellen.

Bei den vielfachen Bauten im Occupationsgebiete, wie: Eisenbahn, Straßen, Unterkünfte etc., und bei der mindern Verwendbarkeit der Eingeborenen zu diesen Arbeiten trat auch ein großer Mangel an Arbeitern, deren Taglohn sich bis zu 2 fl. 50 kr. stellte, ein und konnten Accordarbeiter erst durch Heranziehen größerer Partien aus Südtirol gewonnen werden.

Die Bauunternehmung hatte daher mit mächtigen Hindernissen zu kämpfen. Die Bauarbeiten konnten nur langsam fortschreiten, obwohl alle erdenklichen Mittel zu deren Forcirung angewendet und keine Kosten gescheut wurden.

Mit der Zeit waren 4000 Arbeiter gleichzeitig beschäftigt und 40 Ingenieure zur technischen Leitung auf der Strecke vertheilt. Die Unterbauarbeiten waren schon im December 1878 bis Žepče, dem vorläufigen Endpunkte der 145 *km* lang gewordenen Bahn, im wesentlichen fertig, mit dem Oberbau hingegen war es nicht vor Ende Jänner 1879 möglich bis Doboj zu gelangen. Am 24. März 1879 verkehrte der erste Zug bis Maglaj und erst am 22. April bis Žepče.

Der Weiterbau bis Zenica war Gegenstand eines neuen Vertrages und konnte erst Ende Jänner in Angriff genommen werden; trotzdem gelang es, auch diese Strecke am 9. Juni 1879 dem Verkehre zu übergeben, was als ein sehr günstiges Ergebnis angesehen werden muss, wenn man bedenkt, dass während dieser Zeit nur 50 regenfreie Tage zu verzeichnen waren.

Das sofortige Befahren des mühsam gelegten Geleises ergab aber auch zahllose Anstände, da die Schwellen meist unmittelbar auf den nassen lehmigen Untergrund gelegt werden mussten und das Einschottern erst später in der umständlichsten Weise erfolgen konnte. Die wenigen Schottergewinnungsplätze waren in der Regel sehr weit entfernt und die Bahnzüge konnten auf dem mangelhaften Geleise nur sehr wenig leisten, wobei noch häufige Entgleisungen die Arbeit verzögerten.

Steigungs- und Richtungsverhältnisse.

Die Steigungen betragen von Brod bis Dervent $1 : \infty$ bis $5^0/_{00}$, von da wird die Wasserscheide bei Han Marica (Höhendifferenz 160 *m*) mit Steigungen von $10^0/_{00}$ und in zwei kurzen Strecken $12^0/_{00}$ erreicht. Das Maximalgefälle beträgt sodann bis zur Erreichung des Bosnathales $14^0/_{00}$.

Weiterhin steigt die Bahn gleichmäßig mit dem Thale der Bosna, und zwar bis Žepce im Maximum mit $5^0/_{00}$, später in einzelnen Strecken mit $10^0/_{00}$; bei Zenica musste von der Bosnabrücke bis zur Station ebenfalls die Steigung von $11^0/_{00}$ angewendet werden. Im ganzen steigt die Bahn von Brod bis Zenica eine Höhe von 233·8 *m*.

Was die Richtungsverhältnisse betrifft, so wurde mit Rücksicht auf den Radstand der in Aussicht genommenen Fahrbetriebsmittel und auf die Zwangslage, wegen der raschen Vollendung des Baues allen bedeutenderen Erd- und Felsarbeiten ausweichen zu müssen, insbesondere in der Bergstrecke Dervent-Velika häufig ein Radius von 50 ja sogar 45 *m* in Anwendung gebracht.

Die Richtungsverhältnisse waren:

620	Bögen mit Radien von	45 bis	100 *m*,	17·3	Procent der Bahnlänge,
240	„ „ „ „	101 „	180 *m*,	7·0	„ „ „
260	„ „ „ „		200 *m*,	7·4	„ „ „
170	„ „ „ „	220 „	300 *m*,	5·2	„ „ „
100	„ „ „ „	320 „	2000 *m*,	3·5	„ „ „
somit 1.400 Bögen.				40	Procent der Bahnlänge.

Dermalen sind:

290	Bögen mit Radien von	45 bis	100 *m*
450	„ „ „ „	101 „	200 *m*
216	„ „ „ „	220 „	300 *m*
184	„ „ „ „	320 „	2000 *m*
somit 1140 Bögen.			

Unterbau.

Der Unterbau ist einspurig, die Breite der Dammkrone beträgt 3·1 *m*, die Einschnitte sind im Verhältnisse 1 : 1 bis 1 : 2 geböscht.

Länge der Bahn.

Die Länge der Bahn beträgt: Bosnisch Brod-Zenica 189·6 *km* (Betriebslänge).

Oberbau.

Die Spurweite beträgt 76 *cm.*

Bezüglich des Oberbaues wurde dem Bauprogramme gemäß die Beschaffung von dreierlei Schienentypen für die Strecke Bosnisch Brod-Žepce beschlossen, und zwar:

Type *A* 9·8 *kg* per Meter schwer, für Strecken mit geringen Steigungen und günstigen Richtungsverhältnissen;

Type *B* 15·0 *kg* für Steigungen bis zu 8 ‰, und

Type *C* 17·5 *kg*, für die beiden Auffahrtsrampen zur Wasserscheide bei Han Marica mit 10‰, respective 14‰ Maximalsteigung.

Der außerordentlich kurze Bautermin nöthigte zur raschesten Anlieferung des erforderlichen Oberbaumateriales und wurde dasselbe daher von 14 österreichisch-ungarischen Werken und Lieferanten zusammengesucht. Hiebei konnten begreiflicherweise die gleichen Profilsdimensionen der gleichgewichtigen Schienengattungen nicht zur Bedingung gemacht werden, weshalb ursprünglich siebenerlei Schienenprofile mit einer noch viel größeren Anzahl von Schienenbefestigungstypen vorhanden waren.

Strecke *km* 0 bis 9·5 und 71 bis 97 (Bosnisch Brod-Novoselo und Kotorsko-Trbuk 35·5 *km*) Type *A*, 9·8 *kg* per laufendes Meter schwer aus Bessemerstahl, 66 *mm* hoch mit 29 *mm* breitem Kopf, zweilochigen Flachlaschen, 5 bis 7 *m* lang;

Strecke *km* 9·5 bis 24 und *km* 60 bis 71 (Novoselo-Dervent 25·5 *km*) Type *B* (IV.) 15 *kg*, Eisenschienen, 6 *m* lang, 72 und 75 *mm* hoch, mit 37 *mm* breitem Kopf, zweilochigen Flachlaschen;

Strecke *km* 24 bis 37 (Dervent-Vrhovi, 13 *km*) Type *C* (I und II) 17·6 *kg* Bessemerstahlschienen, 79 und 96 *mm* hoch, 40 und 44 *mm* Kopfbreite, 5 bis 7 *m* lang, mit vierlochigen Flachlaschen;

in der Strecke *km* 37 bis 60 (Vrhovi-Han Marica-Velika 23 *km*) waren je zwei Gattungen der Schienentypen *B* und *C* gelegt.

Die Absicht in dieser Strecke nur 17·6 *kg* schwere Schienen zu legen, konnte infolge der Überschwemmung nicht verwirklicht werden, da die in Brod aufgestapelten Schienen 2 *m* unter Wasser lagen und der mühsamen Hebearbeiten wegen die Schienen in jener Reihenfolge zur Versendung und Verlegung gelangten, als sie zutage befördert wurden; so entstand der Übelstand, dass mitunter in den stärkeren Steigungen schwächere Schienen eingelegt wurden.

In der Strecke Trbuk-Zenica endlich kam wieder eine neue Schienentype (Nr. V) zur Anwendung. Es sind dies 14·25 *kg* schwere Bessemerstahlschienen, 6 *m* lang, 75 *mm* hoch mit 36 *mm* breitem Schienenkopf und zweilochigen Laschen.

Von den Schwellen waren: 90% aus Buchen-, 5% aus Eichenholz und 5% diverse Holzgattungen; sie wurden zumeist den nächstgelegenen Waldungen entnommen, waren 1·5 *m* lang und oben 10 bis 13 *cm* breit.

Die Schienenstöße waren bei allen Systemen direct unterstützt (ruhender Stoß).

Die Wechsel bestanden durchwegs aus Schleppweichen mit Weichencurven von 27 *m* Radius.

Unterbauobjecte.

Sämmtliche Unterbauobjecte waren ursprünglich provisorisch aus Holz; nur in der Strecke Žepce-Zenica ermöglichte der sporadisch vorkommende Steinüberschuss gedeckte Durchlässe bis 0·6 *m* Lichtweite trocken zu mauern, sowie bei größeren Brücken die Widerlager aus Trockenmauerwerk herzustellen.

In der Strecke Vrhovi-Steinbruch mussten zwei Thalübersetzungen 42 *m* lang, 8 *m* hoch und 25 *m* lang, $5^1/_2$ *m* hoch als Gerüste construirt werden.

Die Bosnabrücken bei Doboj und Maglaj waren Sprengwerkbrücken mit Pilotenjochen und Eisbrechern, erstere mit 192 *m*, letztere mit 162 *m* Gesammtlänge.

Die Bosnabrücken bei Žepce und Zenica erhielten, wie bereits erwähnt, gleich ursprünglich Eisenconstructionen mit continuirlichen Fachwerksträgern, die Fahrbahn unten, die Schwellenträger von Eichenholz.

Der Untergrund ist bei Žepce fester Felsen; die Sockel der 2 Mittelpfeiler sind aus Quadern aufgeführt, der Aufbau der Pfeiler besteht aus Eisen, stromaufwärts armirt und bis oben verschalt; die Widerlager sind gemauert.

Die Zenicaer Brücke hatte drei Holzjoche und hölzerne Widerlager.

Stationen.

Die Stationen waren ursprünglich höchst primitiv angelegt; die meisten erhielten nur ein Ausweichgeleise, dessen Länge bloß 100 bis 125 *m* betrug. Nur Bosnisch Brod als Umladebahnhof, Siekovac als Saveufer-Bahnhof, Dervent als Hauptdispositionsstation und anfänglicher Sitz der Direction, Maglaj, Žepce und Zenica als ehemalige Endstationen besaßen schon von Beginn etwas mehr Geleise.

Das geringe Fassungsvermögen der Wasserkästen der ersten kleinen Locomotiven nöthigte zur Anlage zahlreicher Wasserstationen, welche durchschnittlich 9 *km* von einander entfernt lagen.

Hochbauten.

Ebenso hatten die Hochbauten nur einen provisorischen Charakter.

Die Stationsgebäude waren primitiv hergestellte Fachwerksbauten, enthaltend das Verkehrsbureau und die Wohnung des Beamten, in Stationen I. Classe, bestehend aus zwei Zimmern, einer Küche; II. Classe, einem Zimmer und Küche. Für die Unterkunft der Streckeningenieure, Bahnaufseher, Weichenwächter, Arbeiter etc. oder gar für Restaurants war ursprünglich nicht gesorgt.

Die Materialverwaltung, sowie die Centralwerkstätte sind dermalen noch in Riegelbauten und Baracken in Dervent untergebracht.

Fahrpark.

An Fahrbetriebsmitteln waren bei Ubernahme des Betriebes in die Regie der Kriegsverwaltung vorhanden: 12 beim Bau in Verwendung gewesene Locomotiven mit 20, 30 und 40 Pferdekräften, welche jedoch ihrer geringen Leistungsfähigkeit wegen für Verkehrszwecke kaum in Betracht kommen konnten, dann 6 Tendermaschinen zu 50, 4 Tendermaschinen zu 60 Pferdekräften, beide Gattungen System Krauß.

Mit Rücksicht auf die in den Strecken Bosnisch Brod-Novoselo und Kotorsko-Trbuk gelegenen schwachen Schienen (Type *A*), welche den Verkehr der 60 Pferdekraft-Maschinen, die allein eine halbwegs nennenswerte Last befördern konnten, nicht ermöglichten, musste in dieser Strecke Maschinenwechsel stattfinden, was den Maschinendienst nicht wenig complicirte und vertheuerte.

Der Wagenpark bestand ursprünglich nur aus Güter- (Kasten- und Plateau-) Wagen, im Herbste 1879 jedoch schon aus 10 Personenwagen II. Classe (à 10 Sitzplätze), 28 Personenwagen III. Classe (à 12 Sitzplätze) 2 Aussichtswagen, 4 Post- und Conducteurwagen, 329 Kastenwagen, oben offen, mit 2 *t* Ladefähigkeit und 45 Plateauwagen.

Die Zugvorrichtung an den Wagen war, wie die Construction derselben überhaupt, nur primitiv, ohne Elastik, eben nur für eine Rollbahn gedacht.

Die Leistungen mit diesem Wagenpark waren daher sehr beschränkt, Thiere konnten gar nicht, voluminöse Gegenstände nur dann transportirt werden, wenn sie zerlegbar waren.

Ameliorirung der ersten Anlage.

Trotz des im Vorstehenden geschilderten primitiven Zustandes der Bahn und der mangelhaften Ausrüstung derselben mit Fahrbetriebsmitteln wurden in der Zeit vom 11. September bis Ende December 1879 37.464 Militär- und Civilpersonen und 8.448 Tonnen Güter ohne Anstand befördert.

Im Jahre 1880 konnte die Direction auf Grund der vorgenommenen Studien, und gestützt auf die gewonnenen praktischen Erfahrungen beim Betriebe einer Schmalspurbahn umfassendere Denkschriften und positive Vorschläge über die Ameliorirung der verschiedenen Zweige des Bahnwesens dem k. k. Reichs-Kriegs-Ministerium vorlegen.

Dieses acceptirte die Anschauungen der Direction nahezu in allen Theilen, musste jedoch gleich im vorhinein erklären, dass für die Ameliorirung der Bahn ein Zeitraum von Jahren in Aussicht genommen werden müsse, weil die Flüssigmachung von Geldmitteln nur in verhältnismäßig kleinen Jahresraten möglich sei.

Trotzdem durch diese Bestimmungen der Entwurf der Ameliorirung sehr eingeschränkt, weil sie nicht gleich anfänglich umfassend begonnen werden konnte, und schwierig gemacht wurde, ging die Direction im Jahre 1880 mit aller Energie an die Regenerirung des Werkes.

Vor allem musste die Direction ihr Augenmerk darauf richten, die Fahrbahn in einen für die dauernde Benützung nothwendigen tadellosen Zustand zu versetzen. Es mussten sonach die Dämme und Einschnitte verbreitert, für die Entwässerung des Unterbauplanums und der ziemlich ausgedehnten Rutschpartien gesorgt, die Uferschutzbauten in solider Weise hergestellt, beziehungsweise verstärkt, die ganze Strecke ausgiebig mit gutem Materiale beschottert und endlich die unter den schwierigen Bauverhältnissen entstandenen Misstände des Oberbaues beseitigt werden. Auch auf die Permanirung der Brücken und Durchlässe musste vorgedacht werden.

Das Tracé der Bahn wurde nach und nach an 80 Stellen, mitunter in bedeutender Ausdehnung corrigirt und regulirt und dadurch eine große Zahl der schärfsten Curven eliminirt (260 Bögen). Die größte und kostspieligste Arbeit war unbestritten die Ameliorirung des Oberbaues. Die vorhandenen schwachen Schienen gestatteten, wie schon erwähnt, nur den Verkehr von Locomotiven bis zu 50 Pferdekräften; außerdem war die Instandhaltung des Geleises mit großen Schwierigkeiten und Kosten verbunden, weil keine solide Stoßverbindung vorhanden war, Unterlagsplatten fehlten und weil auch die ungünstigen Witterungsverhältnisse während der Bauzeit nachtheilig auf den Oberbau eingewirkt hatten.

Für die zuerst zur Auswechslung gelangte Strecke Brod-Novoselo, 9·5 *km*, wurde das in der Strecke Trbuk-Zenica verlegte Schienensystem Nr. V, 14·25 *kg* schwer, beibehalten, dasselbe jedoch durch vierlochige Laschen, Stoß- und Zwischenplatten verbessert; die Auswechslung erfolgte im Jahre 1880.

Gleichzeitig wurden zu dieser Schienentype Spitzweichen mit einer Weichencurve von 50 *m* Radius construirt und die Schleppweichen wenigstens aus den Hauptgeleisen entfernt.

Das eben genannte Schienenprofil konnte nur mit festem Stoß angewendet werden; dieser Übelstand, sowie die ungünstige Materialvertheilung und Form des Schienenkopfes führten zur Annahme eines neuen Schienenprofiles, welches trotz des etwas geringeren Gewichtes (13·9 *kg*) doch größere Tragfähigkeit hatte und die Anwendung des schwebenden Stoßes ermöglichte. Dieses mit Nr. VI bezeichnete System besitzt 7 *m* lange Schienen von 80 *mm* Höhe, 36 *mm* Kopfbreite, Flach- und Winkellaschen für schwebenden Stoß, mit 4 Bolzen und dreilochigen Unterlagsplatten, welche in den Bögen reichlich angeordnet wurden.

Dieses System wurde für die Strecke mit einer Maximalsteigung von 5‰ als genügend befunden und 1881 in der 26 *km* langen Strecke Kotorsko-Trbuk an Stelle der Type *A* verlegt. Weiters wurden noch in den Jahren 1882 und 1883 die Strecken Dervent-Vrhovi und Velika-Kotorsko, 24 *km*, mit diesem Schienensysteme versehen.

In den übrigen Strecken erhielten die Schienen meist Winkellaschen mit Einklinkungen, um das Wandern der Schienen zu verhindern, sowie Stoß- und Zwischenplatten.

Die stetig fortschreitende Ausbildung der Bosna-Bahn, die zunehmende Fahrgeschwindigkeit, die Einführung schwererer Locomotiven stellten die Direction doch neuerdings vor die Frage, ob das bisher beste Schienensystem VI für die Zukunft genügen werde; die Frage musste nach den Wahrnehmungen über das Verhalten dieses Oberbaues und die Höhe der Erhaltungskosten mit Nein beantwortet werden. Das Bestreben, ein kräftigeres Schienenprofil einzuführen, wurde besonders auch durch die Unmöglichkeit, den leichteren Schienen angepasste Weichen entsprechend stark construiren zu können, unterstützt.

Unter Berücksichtigung aller maßgebenden Factoren wurde schließlich das Schienensystem III als Normaltype gewählt, welches bei nicht allzugroßer Höhe eine kräftige Stoßverbindung gestattet. Das Currentmeter dieser Schienen wiegt 17·9 *kg*, sie ist 90 *mm* hoch, bei 75 *mm* Fuß- und 42 *mm* Kopfbreite, dann 8 *m* lang. Der Stoß ist schwebend angeordnet, die Verbindung wird innen durch eine Flachlasche, außen durch eine Winkellasche hergestellt. Die dreilochigen Unterlagsplatten sind in den Bögen zahlreich angebracht, wodurch den Spurveränderungen und Geleisedeformationen wirksam begegnet wird.

Die zu diesem Schienensysteme angefertigten Spitzweichen sind sehr kräftig construirt, der Radius der Weichencurven beträgt 65 *m* und die Stahlkreuzungsstücke sind nach dem Systeme für nicht auflaufbare Spurkränze ausgeführt.

Im Jahre 1884 wurden 23 *km*, 1885: 75 *km* und 1887: 12 *km* dieses Oberbaues beschafft und eingelegt.

Schon die bisherigen Erfahrungen mit dem neuen normalen Oberbau lassen erkennen, dass er allen Bedingungen eines guten Oberbaues entspricht und wesentliche Ersparungen in der Bahnerhaltung ermöglicht.

Zu Ende des Jahres 1887 besteht demnach der Oberbau auf der Altstrecke (Brod-Zenica):

21 *km* der Systeme I und II (17·6 *kg*, Bergstrecke);

110 *km* das neue System III (17·9 *kg*, Novoselo-Dervent, Trbuk-Zenica, dann bei Vrhovi, Han Marica und Velika);

9 *km* das System V (14·24 *kg*. Brod Novoselo) und

50 *km* das System VI (13·9 *kg*. Dervent-Vrhovi, Velika-Trbuk).

Von den bestandenen 878 provisorischen Unterbauobjecten wurden in den Jahren 1881 bis 1887 circa 80 durch Tracecorrecturen etc. eliminirt und die übrigen permanirt.

Die Permanirung bestand der Hauptsache nach in der Einschaltung von Röhrendurchlässen aus Steinzeug, beziehungsweise in dem Aufbau gemauerter Widerlager und bei Objecten von mehr als 3 *m* Lichtweite in der Einlage eiserner Brücken, je nach der Größe mit oder ohne eiserne Mittelpfeiler, welche auf Steinsockeln ruhen.

Auch die Stationsanlagen bedurften einer wesentlichen Erweiterung, um das Kreuzen der längeren Züge zu ermöglichen. Diesbezüglich wird angestrebt, die Stationen für das Kreuzen 80axiger Züge (auf 300 *m* Länge) zu erweitern, was bei 16 Stationen bereits durchgeführt wurde.

Speciell die Station Doboj als Anschlusstation der Linie Doboj-Siminhan hat im Jahre 1885 eine wesentliche Erweiterung und die Einrichtung als Maschinen-Wechselstation erhalten. Gegenwärtig bestehen 15 Wasserstationen und 11 Telegraphenstationen; die übrigen Stationen, sowie einige Arbeiterhäuser der Strecke haben mit der nächsten Telegrahpenstation eine Telephonverbindung.

Endlich mussten auch die Hochbauten durch Schaffung von Unterkünften für die Beamten und das Streckenpersonale, die Restaurationen etc. ergänzt werden.

In Bosnisch Brod, Dervent, Kotorsko, Doboj, Trbuk, Maglaj, Zavidović, Nemila und Zenica sind neue Gebäude bereits fertig.

In Sarajevo, wohin im Mai 1886 der Sitz der Direction der Bahn verlegt wurde, kam ein eigenes Directionsgebäude zur Ausführung.

Aus den vorstehenden Schilderungen ist zu entnehmen, dass die bedeutenden Ameliorirungsarbeiten, welche nahezu einer Neuanlage der Bahn gleichkommen, nicht nur die aufopferndste Thätigkeit der Direction und des Bahnerhaltungspersonales erheischten, sondern auch mit großen Kosten verbunden waren und insolange noch sind, bis alle Herstellungen gänzlich beendet sind, was in weiteren 2 Jahren der Fall sein dürfte.

Ebenso wie bei der Bahnanlage sind aber auch bei den Fahrbetriebsmitteln wesentliche Fortschritte zu verzeichnen.

In Bezug auf den Maschinendienst war eine angemessene Leistung nur bei Beschaffung von für die Verhältnisse der Bosna-Bahn passenden Locomotiven möglich.

Unter Zugrundelegung des damaligen mittleren Verkehres sollte die neue Maschine eine Bruttolast von 120 Tonnen über die Bergstrecke mit 14‰ Maximalsteigung und mit einer Geschwindigkeit von 15 *km*, in der übrigen Strecke aber diese Last bis zu 30 *km* Geschwindigkeit fortschaffen können.

Die Maschine sollte ferner Curven von 50 *m* Radius anstandslos durchlaufen, ein Maximaldienstgewicht von 24 *t* haben und einen Achsdruck von höchstens 6 *t* ausüben. Hiebei musste noch berücksichtigt werden, dass bei dem Umstande, als die Benützung der feldmäßig hergestellten hölzernen Objecte noch jahrelang in Aussicht genommen werden musste, das Gewicht der neuen Locomotive auf einen größeren Radstand zu vertheilen war, um auch kleinere Objecte von geringer Tragfähigkeit befahren zu können.

Das Studium verschiedener Locomotivtypen ergab, dass nur Locomotive mit doppelten Motorgestellen und die sogenannte Zwillingsmaschine in Betracht kommen konnten, und wurde nach eingehender Prüfung in Bezug auf Bauart, Stabilität und Leistungsfähigkeit der Maschine, deren Verhalten in den Curven, Gewichtvertheilung etc. die Krauß'sche Zwilligsmaschine als das bestverwendbare System anerkannt.

Diese Locomotive hat 150 Pferdekräfte und ist die Construction derart, dass die Maschinen getrennt, jede für sich als Tendermaschine verwendet werden können. Die Verbindung der beiden Maschinen geschieht durch eine Steifkuppel, welche sich um zwei Bolzen bewegen kann. Die Steuerung ist derart verbunden, dass sie von einer Seite aus für beide Maschinen zu gleicher Zeit verstellt werden kann und ebenso ist der Regulatorzug eingerichtet. Die Maschinen als einzelne betrachtet sind zweifach gekuppelte Tenderlocomotiven mit innen liegendem Rahmen, welcher zugleich das Wasserreservoir bildet, und außen liegendem Mechanismus.

Die Leistungsfähigkeit der Duplexmaschine ist

bei 5‰ Steigung und 25 *km* Geschwindigkeit 200 *t*
„ 14 „ „ „ 15 „ „ 120 *t*

Die der einzelnen Maschine

bei 5‰ Steigung und 25 *km* Geschwindigkeit 110 *t*
„ 14 „ „ „ 15 „ „ 60 t

Das Gesammtgewicht einer Zwillingslocomotive beträgt im ausgerüsteten Zustande 24·2 *t* und die Maximalgeschwindigkeit 30 *km*.

Im Juni des Jahres 1881 wurde eine derartige Zwillingsmaschine zu Versuchszwecken beschafft, und da sie sich ganz gut bewährte, der Stand dieser Maschinen auf acht erhöht. Bei Eröffnung der Linie Zenica-Sarajevo wurden davon sechs Stück auf diese Linie übertragen.

Durch die im Herbste 1882 stattgefundene Ausdehnung des Betriebes bis Sarajevo und die hiedurch erfolgte Belebung und Vermehrung des Verkehres auf der ganzen Linie traten an die Bahnverwaltung immer größere Anforderungen in Bezug auf Schnelligkeit und Bequemlichkeit des Personenverkehres heran.

Die Einführung von Personenzügen bedingte vor allem Anderen die Anschaffung geeigneter Locomotiven, welche einerseits durch ihre Construction für größere Fahrgeschwindigkeiten tauglich, anderseits so viel Wasser und Kohlen mit sich führen, dass deren Ergänzung unterwegs nur in größeren Zwischenräumen nothwendig wird, wodurch die Gesammtfahrdauer wesentlich herabgemindert werden könne; Bedingungen, welche die Zwillingsmaschinen nicht erfüllen konnten.

Solchen Erfordernissen konnte nur eine kräftige Tenderlocomotive mit gekuppelten Achsen entsprechen.

Über Anregung der Direction setzte sich daher der, seither verstorbene, damalige Zugförderungschef Kraft mit dem Inspector des Maschinenwesens der vereinigten Schweizer Bahnen, Herrn Klose, in Verbindung, um bei Anwendung von Locomotiv-Lenkachsen ein Problem zu lösen, welches für die Verhältnisse der Bosna-Bahn und für den Locomotivbau überhaupt, bedeutungsvoll sein dürfte.

Nachdem die vom Inspector Klose im Einvernehmen mit der Bosna-Bahn entworfenen Constructionspläne für den Bau einer Maschine mit dreifach gekuppelten Lenkachsen und verstellbaren Kuppelstangen der Hauptsache nach vollendet waren, übernahm die Locomotivfabrik Krauß & Comp. die Ausfertigung der Details dieser Construction und den Bau dieser Locomotive.

Die Locomotive hat drei gekuppelte Achsen, von denen die mittlere fest in gewöhnlicher Weise im Rahmen gelagert ist. Die mit dieser Achse gekuppelten Achsen sind mittels besonders geformter Achsbüchsen erfasst, welche einen Arm besitzen, der in der Längsrichtung der Maschine durch Hebel geführt wird, während seitlich die Führung durch Schleifbacken erfolgt. Die Hebel haben feste Drehpunkte am Locomotivrahmen; das andere Ende derselben wird von den Zug- und Druckstangen erfasst, welche wiederum an dem um einen fixen Rahmenpunkt schwingenden Verticalbalancier, und zwar derart angeschlossen sind, dass der Bewegung der Achsbüchse eine genau gleich große, jedoch in umgekehrter Richtung entsprechen muss.

Damit die Achsen radial gestellt werden können, ist noch weiter erforderlich, dass der Bewegung der Achsbüchsen auf der rechten Locomotivseite eine ganz gleiche auf der linken im entgegengesetzten Sinne entspricht.

Die linke Locomotivseite ist nun in ganz gleicher Weise angeordnet; die Verbindung, respective Abhängigmachung der einen Seite von der andern erfolgt durch einen Balancier, welcher seinen fixen Drehpunkt in der Mitte des Locomotivrahmens hat. Die Verbindung der Enden dieses Balancier erfolgt durch Zugstangen, welche anderseits die Hebel erfassen.

Die übrige Anordnung der Locomotive ist speciell für ihren Zweck getroffen, um eine möglichst kräftige Maschine mit großer Heizfläche zu erhalten, welche bei erheblichem Radstande große Stabilität bietet und doch die kleinsten Curven — bis zu 33 *m* — fast widerstandslos befahren kann; hiebei ist durch die Anordnung zugleich ein äußerst ruhiger und sicherer Gang auch bei sehr großen Geschwindigkeiten gesichert.

Diese Locomotive hat bei den Probefahrten eine Geschwindigkeit von 45 *km* erreicht, wobei die Maschine noch ihren ruhigen Gang in den Geraden beibehielt und die scharfen Bögen schmiegsam und ohne merklichen Ruck durchfuhr.

Die beförderte Bruttolast betrug auf der Bergstrecke bei $14^0/_{00}$ Steigung und 20 *km* Geschwindigkeit selbst bei ungünstigen Verhältnissen 140 Tonnen;

in Strecken bis $7^0/_{00}$ bei der gleichen Geschwindigkeit mit 80achsigen Zügen — 250 Tonnen — eine Leistung, welche nahezu jener der gewöhnlichen Dreikuppler einer normalspurigen Hauptbahn gleichkommt.

Die Hauptdaten der Maschine sind:

Radstand der gekuppelten Achsen 3000 *mm*, Radstand der gesammten Achse 6.000 *mm*, Heizfläche totale 58·82 m^2, Rostfläche 0·9 m^2, Wasserraum 2.650 *l*, Kohlenraum 2 m^3, Cylinderdurchmesser 290 *mm*, Kolbenhub 450 *mm*, Raddurchmesser 900 *mm*, Dampfdruck 12 *Atm.*, Zugkraft 2.520 *kg*, Gewicht bei voller Ausrüstung 25 *t*, Achsdruck $6^1/_4$ *t*.

Im Jahre 1887 gelangten noch vier solchen Maschinen zur Ablieferung.

Bezüglich des Wagenparkes musste bei der schon geschilderten Beschaffenheit und geringen Tragfähigkeit des ursprünglichen Materiales baldigst an die Anschaffung besserer und leistungsfähigerer Personen- und Güterwagen gedacht werden.

Bei den Personenwagen wurde mit Rücksicht auf die Bequemlichkeit der Reisenden das Coupésystem gewählt.

Für die gedeckten Güterwagen war zu berücksichtigen, dass sie bei möglichst großer Tragfähigkeit auch die Eignung für den Mannschafts- und Pferdetransport haben sollen.

Der Möglichkeit der Verwendung zweiachsiger Wagen von einigem Leistungsvermögen für Curven mit so kleinen Radien, wie sie bei der Bosna-Bahn vorkommen, ist bei festem Radstande eine so enge Grenze gezogen, dass Bahnen mit ähnlichen Verhältnissen auf complicirte mehrachsige Systeme übergehen mussten. Dies war aber für die Bosna-Bahn nicht anwendbar, weil mit diesem Materiale eine betriebssichere Kuppelung der verschiedenen Wagengattungen in den engen Curven nicht zu erreichen gewesen wäre.

Die Direction beantragte daher im Jänner 1880 die Anschaffung von Güterwagen mit einem Radstand von 2·7 *m* bei 5·6 *m* Wagenlänge und 7·3 m^2 Bodenfläche für Bremswagen und 8 m^2 Bodenfläche für Wagen ohne Bremse.

Um den Radstand für die scharfen Curven verwendbar zu machen, wurde das System Klose mit radial verstellbaren Achsen angenommen. Der Zugaparat wurde als durchgehend construirt und mit dem Stoßapparate combinirt.

Die Bremse wurde so construirt, dass sie den Achsen bei der Verschiebung in den Curven anstandslos folgen kann.

Das Traggerippe ist aus Eisen, wobei alle complicirten Schmiedstücke möglichst vermieden und alle Theile aus Flacheisenblech und Winkeleisen hergestellt sind.

Die Kastenwände sind außen mit Blechtafeln, innen mit Holzplatten verkleidet; an den Seitenwänden sind zur Ventilation Öffnungen mit jalousienartigem Verschlusse.

Obwohl die Blechverschalung etwas schwerer als Holzverschalung ist, wurde sie doch gewählt, weil bei den in Bosnien herrschenden großen Temperaturunterschieden und dem oft anhaltenden Regen die Holzconstructionen bedeutend leiden.

Die Dachfläche ist mit wasserdichtem Segeltuche überzogen. Diese Güterwagen haben ein Eigengewicht von 3 *t* und ein Tragvermögen von 6 *t*; sie fassen 20 Mann Militär oder 2 Pferde.

Bei den Lowries wurde in Absicht ihrer mehrfachen Verwendung das Untergestelle dahin abgeändert, dass der Radstand 1·8 *m* beträgt; derselbe wurde auf Grund theoretischer Erwägungen und praktischer Erfahrungen über die Stellung von verladenem Langholz in den Curven ermittelt und machte die Anwendung von Lenkachsen entbehrlich.

Die Lowries haben leicht abnehmbare Bordwände, jene ohne Bremse durchwegs eiserne Kippstöcke, um sie zum Transport von Langholz und dergleichen Gegenständen tauglich zu machen. Bei aufgesetzten Bordwänden finden sie als Erz- Stein- und Schotterwagen Verwendung.

Theils um das Umladen der Frachten in Brod aus den Wagen der Normalbahn auf jene der Schmalspur zu erleichtern, theils um überhaupt eine noch größere Tragfähigkeit der Güterwagen zu erzielen und dieselben für den Transport von je vier Pferden geeignet zu machen, wurden in jüngster Zeit Güterwagen mit lenkbaren Achsen und zehn Tonnen Tragvermögen, und auch solche Personenwagen (zusammen 53 Stück) angeschafft, welche sich gut bewähren.

Der gegenwärtige Stand des neuen Wagenparkes besteht in:

2 Breakwagen,
1 Dienstwagen,
11 Personenwagen I./II. Classe mit je 14 bis 22 Sitzplätzen,
4 „ II. Classe (alte),
12 „ III. „ mit je 15 bis 24 Sitzplätzen,
11 „ III. „ (alte),
20 „ IV. „ mit je 20 Stehplätzen und Einrichtung für Sanitätszwecke,
4 „ IV. „ (alte),
2 Postwagen,
5 Gepäckwagen,
1 „ (alt),
69 gedeckte Güterwagen,
26 offene hochbordige Güterwagen,
8 offene niederbordige Güterwagen,
2 Kleinviehwagen,
108 Lowries, Langholz- und Schotterwagen.

Anlagekosten der Strecke Brod-Zenica.

Erste Anlage sammt Fahrpark exclutive Grunderwerbung	3,866.663 fl. 93 kr.
Ameliorirung in den Jahren 1879 bis inclusive 1887 rund	2,962.000 „ — [1])
Zusammen rund:	6,828.700 fl.

oder 35.940 fl. 50 kr. per Kilometer.

Strecke Zenica-Sarajevo.

Der Bau dieser Linie wurde vom k. und k. gemeinsamen Ministerium angeordnet und durch das k. k. Reichs-Kriegs-Ministerium ausgeführt, welches zu diesem Zwecke am 20. April 1881 in Zenica eine Militärbauleitung aufstellte. Das Project war früher von der Bauunternehmung Hügel & Sager ausgearbeitet worden und wurde auf Grund dessen der Bau an die Firma M. Gerstle & Comp. in Wien vergeben.

Beschreibung der Bahn und Bahnlänge.

Die Bahn hat das Ende der Station Zenica, *km* 190, zum Ausgangspunkte und endet mit *km* 268·236 der Station Sarajevo, ist also 78·236 *km* lang. Die Trace zieht sich, gleich nach Übersetzung des den Ort Zenica durchfließenden Bosanskabaches mit einer 20 *m* langen Eisenbrücke, abwechselnd durch wohlbebaute Fluren und knapp an den Fluss vorgeschobene Berglehnen bis Kakanj-Doboj am linken, von da bis zur Sarajevoer Ebene am rechten Bosnaufer in zahlreichen Windungen dahin. Solche Thalengen, wo die Bahn in steile Felslehnen eingeschnitten und auch vor den Angriffen der Hochwässer des Flusses durch Uferschutzbauten geschützt werden musste,

---

[1]) Ist approximativ, da der Zuwachs zu den Anlagekosten pro 1887 nicht vollends bekannt ist. Zu Ende des Jahres 1886 betrugen die Anlagekosten in Summe 6,533.223 fl. 72 kr. oder per Bahnkilometer 34.457 fl. 93 kr.

finden sich auch auf der ganzeu Strecke hauptsächlich aber bei *km* 191·8, 193·8, 194·6, 203·2, 208, 212, 223·3, 228·5, 233, 234·8, 239·6, 249·6, 251, 252·1, 252·6 und 257·5.

Bedeutende Sicherungsbauten gegen Bergabrutschungen mussten bei *km* 191·7, 194·6, 211·8, 217·5, 221, 224, 225·2, 250·8, 257·4 und 258 ausgeführt werden.

Bauzeit.

Die Bauverhältnisse waren wohl wesentlich günstiger, als zur Zeit des Baues der Strecke Brod-Zenica, doch stellten sich immer noch beträchtliche Schwierigkeiten dem Werke entgegen. Die Baustellen waren zumeist, besonders an den steilen Felsgehängen, schwer zugänglich; der in großen Massen erforderliche brauchbare Baustein konnte nur äußerst selten aus den umfangreichen Felsanschnitten gewonnen, sondern musste mit vieler Mühe aus größeren Entfernungen herbeigeschafft werden. Der Aufstand im Frühjahre 1882 blieb auch nicht ohne hemmende Einwirkung auf den Baufortschritt.

Trotzdem wurde der Vollendungstermin nur wenig überschritten und am 5. October 1882 die ganze Bahnstrecke dem Verkehre übergeben.

Charakter der Bahn.

Es war bestimmt, die Richtungsverhältnisse so zu wählen, dass das Tracé sich auch für eine künftige Normalbahn eignen würde; auch sollten die Brücken und Durchlässe mit voller Rücksicht auf den Verkehr normalspuriger Fahrzeuge angelegt werden. Im übrigen hatten für den Unterbau die Typen der Strecke Brod-Zenica zu gelten.

Richtungs- und Steigungsverhältnisse.

Die Richtungsverhältnisse zeigen:

Gerade 44·958 *km* (47·46% der Gesammtlänge);
211 Bögen zusammen lang 33·278 *km* (42·54%) und zwar 80 Bögen mit dem Minimalradius von 275 *m* und der Gesammtlänge von 13·104 *km*; 42 Bögen mit dem Radius von 300 *m* und 6·722 *km* Gesammtlänge; die übrigen mit Radien von 350 bis 1.200 *m*.

Die Steigungsverhältnisse weisen auf:

Horizontale 27·448 *km* . . . . 35·08% der Bahnlänge;
Steigungen (0·3, 1, 2, 4, 5, 6, 7·3, 8‰) 45·216 *km* . . . . 57·80% „ „
Gefälle (1, 1·66, 2, 2·5, 3·33, 4, 5‰) 5·572 *km* . . . . 7·12% „ „
Die Station Zenica hat die Höhen-Cote . . . . 324·67 *m*
Die Station Sarajevo hat die Höhen-Cote . . . . 528·22 „
daher Höhendifferenz: 203·55 *m*

Objecte.

Bei *km* 203·6 führt die Bahn durch einen normalspurig ausgeführten, 40 *m* langen Tunnel.

Die Bahn übersetzt den Lašvafluss bei *km* 202·7, die Bosna bei *km* 220·6, die erstere Brücke hat 2 Öffnungen zu 60 *m* und 20 *m* Lichtweite, letztere 3 Stromöffnungen zu je 40 *m* und 2 Inundationsöffnungen zu je 20 *m* Weite.

Außer diesen zwei großen Brücken liegen in der Strecke noch: 1 Brücke mit 25 *m* Lichtweite, 5 Brücken zu 20 *m*, 1 zu 12 *m*, 3 zu 10 *m*, 2 zu 8 *m*, 3 zu 5 *m* Weite, sämmtliche mit Eisenconstruction; dann 6 offene Durchlässe zu 4 *m* und 10 zu 3 *m* Weite mit Eisenconstruction, ferner 173 offene Durchlässe mit Holztragconstruction von 0·6 bis 2·5 *m* Lichtweite; 20 gewölbte Durchlässe von 1·0 bis 3·0 *m* Weite und 39 Deckeldohlen von 0·6 bis 1·0 *m* Lichtweite, zusammen 265 Unterbauobjecte mit der Gesammtweite von 747·9 m.

Oberbau.

Der Oberbau ist mit schwebendem Stoße ausgeführt; für die Schienen wurden Profil VI der Bosna-Bahn mit dem Gewichte von 13·86 *kg* per laufendes *m* gewählt; die Schwellen sind aus Eichenholz und haben eine Länge von 1·6 *m*.

Stationen.

Die Stationen, deren außer Zenica neun vorkommen, sind in Entfernungen von 7·2 bis 10·5 *km* angelegt und sämmtliche als Wasserstationen eingerichtet.

Die Wasserversorgung geschieht mit Handpumpen und Reservoirs von 8 m^3 Inhalt.

Die Station Sarajevo hat eine Länge von 475 *m* und 11 Geleise. Janjiči, Kakanj-Doboj, Visoko, Podlugovi und Vogošća sind je 302, 302, 303, 300 und 297 *m* lang und enthalten je 3, 3, 4, 2 und 3 Geleise. Die übrigen Stationen haben eine Länge von 175 *m* und nur 2 Geleise.

In den Stationsgeleisen liegen 55 Weichen; ferner besitzt die Bahn 3 Drehscheiben und einen Hebekrahn in Sarajevo.

Hochbauten.

An Hochbauten bestehen:

3 einstöckige Aufnahmsgebäude (Janjiči, Visoko, Sarajevo) mit	702 m^2	Grundfläche
7 ebenerdige Aufnahmsgebäude mit	865 m^2	„
2 einstöckige Bediensteten-Wohngebäude (Zenica, Sarajevo) mit	541 m^2	„
4 doppelte Weichenwärterhäuser mit	167 m^2	„
5 einfache „ „	194 m^2	„
2 Locomotiv-Remisen mit	633 m^2	„
2 Wagen-Remisen mit	371 m^2	„
10 Wasserstationsgebäude mit	238 m^2	„
10 Frachtenmagazine und Depots mit	1.095 m^2	„
3 Kohlenschupfen mit	170 m^2	„
16 Arbeiterwohnhäuser auf der Strecke mit	1.237 m^2	„
Verschiedene andere Baulichkeiten mit	997 m^2	„
Directionsgebäude in Sarajevo ($^1/_3$ Antheil) mit	190 m^2	„
Summe der verbauten Grundfläche	7.400 m^2	

Telegraph.

Sämmtliche Stationen sind mit Telegrapheneinrichtung versehen, jedoch sind vier derselben nicht besetzt, wogegen diese letzteren durch Telephonleitung mit den Nachbarstationen verbunden sind.

Einrichtung, Abtheilung und Abschluss der Bahn.

In Zenica und Sarajevo sind in den Locomotivremisen kleine Reparaturwerkstätten eingerichtet. Die Einrichtung und Ausstattung der Bureaux, Wartesäle etc. sowie die Ausrüstung mit Werkzeug ist vollständig genügend.

Die Bahnabtheilung ist nach den Normalien der österreichischen Staatsbahnen durchgeführt.

Der Abschluss der Bahn ist an stärker frequentirten Straßen mit Drehbarrieren, an gefährlicheren Stellen der Strecke mit Stangeneinfriedung hergestellt. Lebende Zäune sind angepflanzt.

Fahrpark.

Zur Anschaffung von Fahrbetriebsmitteln hat der Baufond eine Summe von 350.000 fl. an die Bosna-Bahn abgegeben, womit erworben wurden:

Zwillingslocomotiven	6	Stück
Salonwagen mit Bremse	1	„
Personenwagen I./II. Classe ohne Bremse	5	„
„ III. „ „ „	10	„
Postwagen mit Bremse	3	„
Gepäckwagen mit Bremse	3	„
Gedeckte Güterwagen mit Bremse	16	„
„ „ ohne „	40	„
Offene hochbordige Güterwagen mit Bremse	12	„
„ „ „ ohne „	28	„
„ niederbordige „ mit „	12	„
„ „ „ ohne „	28	„
Altartige Schotterwagen	40	„

(kleine, 2 Tonnen Tragfähigkeit, nur bei der Bahnerhaltung verwendet).

Kosten der Strecke Zenica-Sarajevo.

Die Anlage und Einrichtung der Bahn sammt der Grundeinlösung kostete rund	3,830.000 fl.
spätere Ergänzungsbauten bis 1887 betragen	52.800 „
Summe:	3,882.800 fl.

Die Bedeckung der Baukosten erfolgte aus den Zinsen der gemeinsamen Activen und dienen die Betriebsüberschüsse dieser Bahnstrecke zur Amortisation des Baucapitales. Die Verzinsung der jeweilig noch verbleibenden Capitalsschuld erfolgt hingegen aus den bosnisch-hercegovinischen Landesmitteln.

Broder Verbindungsbahn.

Zur Verbindung der normalspurigen Dálya-Broder Bahn mit der schmalspurigen Bosna-Bahn war die Anlage einer Geleiseverbindung zwischen den beiden Bahnhöfen auf slavonischer und bosnischer Seite nothwendig, in welcher eine definitive Brücke — von 484·58 *m* Länge — über die Save gebaut wurde. Diese Verbindungsbahn wurde normalspurig ausgeführt, um die Manipulation der Umladung auf dem eigenen Bahnhofe zu haben und weil für die Durchführung dieser Manipulation die räumliche Ausdehnung des Bahnhofes Slavonisch Brod unzulänglich war.

Die currente Linie ist 3 *km* lang, die Kosten betragen 1,812.300 fl. Der Bau wurde im Jahre 1878 begonnen und der Verkehr nach Fertigstellung der Brücke im Juli 1879 eröffnet. Die Savebrücke wurde von mehreren Eisenwerken geliefert; die Zufahrtsrampen auf beiden Seiten, sowie die Station Bosnisch Brod von der Bauunternehmung Carl Freiherr von Schwarz unter Militärleitung ausgeführt.

Betrieb und Bahnerhaltung wird von der Direction der königl. ungar. Staatsbahnen besorgt.

Die Montanbahn Vogošća-Čevljanović.

Der Bau dieser 20·467 *km* langen, der Gewerkschaft „Bosnia" gehörigen Werksbahn, welche ausschließlich den Transport der im Werke Čevljanović gewonnenen Manganerze zur Bosna-Bahn erleichtern soll, wurde im Sommer des Jahres 1884 beschlossen.

Der Schienenstrang sollte auf die bereits bestehende Fahrstraße, auf deren Umwandlung in eine Eisenbahn schon bei der ursprünglichen Anlage Rücksicht genommen worden war, gelegt werden.

Für den Oberbau wurde die Verwendung von ausrangirten, jedoch noch vollkommen brauchbaren Eisenschienen der Bosna-Bahn in Aussicht genommen; überhaupt durfte der Bau nur verhältnismäßig ganz geringe Kosten verursachen. Das Geleise sollte noch im Jahre 1884 fertiggestellt sein.

Der Bau selbst wurde durch die Direction der k. k. Bosna-Bahn gegen Rückersatz der Auslagen hergestellt.

Die Rücksichtnahme auf die Erzverfrachtung, welche nicht unterbrochen werden durfte, beeinflusste den Fortschritt der Unterbauarbeiten in sehr hinderlicher Weise, indem zwischen dem fahrbar hergestellten Geleise und der noch benützbaren restlichen Straßenstrecke nur immer ein geringer Zwischenraum in Arbeit genommen werden konnte, daher die Reconstruction des Unterbauplanums, der Brücken und Durchlässe mit dem Gange der Schienenlegung Schritt halten musste, umsomehr, da im Interesse des Baues selbst die Straße möglichst lange fahrbar zu erhalten war, um das nöthige Holz- und Steinmateriale zu den betreffenden Baustellen schaffen zu können.

Auch der frühe Eintritt des Winters verursachte Schwierigkeiten, da das Ljubinjethal fast ganz unbewohnt ist und nur hoch an den Berglehnen einzelne Bauernhütten anzutreffen waren, daher eine entsprechende Unterkunft für die Arbeiter in der Thalsohle nicht zu finden war.

Demungeachtet erreichte Ende December die Schienenlage die Endstation Čevljanović.

Da während der strengen Kälte zu Ende des Jahres 1884 nur jene Erdarbeiten ausgeführt werden konnten, welche unbedingt vor der Schienenlage hergestellt sein mussten, so wurden im Jänner 1885 dieselben vervollständigt, ebenso die Uferschutz- und Kunstbauten, die infolge des Frostes und Schnees im Rückstande geblieben waren, und wurde mit der Einleitung des officiellen Probezuges bis zum 25. Jänner 1885 zugewartet, zu welchem Zeitpunkte die vollkommene Betriebsfähigkeit der Bahn constatirt wurde.

Die Montanbahn Vogošća-Čevljanović zweigt bei *km* 253·296 vom Geleise der k. k. Bosna-Bahn ab. Die ganze Länge bis zum Ende des Stutzgeleises in der Station Čevljanović beträgt rund 20·467 *km*, davon entfallen 10·309 *km* auf die geraden Strecken und der Rest von 10·158 *km* auf 237 Curven, deren Minimalradius 40 *m* beträgt.

Die Meereshöhe bei der Abzweigung ist 472·14 *m*, die in der Endstation 733·78 *m*, die Bahn ersteigt somit eine Höhe von 261·64 *m*, die Maximalsteigung ist 25 ‰.

Nach Procenten der Gesammtlänge sind:

9	Procent	Horizontal				
29	„	mit Steigungen	von	1	bis	10 ‰
30	„	„	„	10	„	20 „
32	„	„	„	20	„	25 „

Bei der Anlage der Bahn wurde nach Möglichkeit darauf Rücksicht genommen, die bestehende Straße als Unterbauplanum zu benützen, jedoch war dies infolge der theilweise zu starken Steigungen und zu scharfen Krümmungen derselben nur auf eine Gesammtlänge von ungefähr 14 *km* möglich, während auf der Länge von beiläufig 6·5 *km* der Unterbau neu hergestellt werden musste. Auch im erstgenannten Theile mussten fast durchaus Erdarbeiten zur Erbreiterung des bestehenden Straßenkörpers ausgeführt werden.

An Uferschutzbauten wurden aus Ersparungsrücksichten nur die nothwendigsten ausgeführt.

Sämmtliche Kunstbauten sind in Trockenmauerwerk, die offenen Objecte mit Holzconstruction ausgeführt.

Die bestehenden neun Jochbrücken mussten zur Erhöhung der Tragfähigkeit mit je einem Zwischenjoche in jedem Felde verstärkt, die Träger der Geleisweite entsprechend umgelegt und die Widerlager der neuen Construction anpassend nachgemauert werden.

Von den 25 offenen Durchlässen mit 1 bis 5 *m* Lichtweite mussten 10 neu hergestellt werden, theils wegen der Abweichung des Bahntracés von der Straße, theils wegen des ungenügenden Bauzustandes derselben. Bei allen offenen Durchlässen wurden die Holzconstructionen zweckentsprechend abgeändert, bei mehreren durch neue tragfähigere ersetzt.

4 gedeckte Durchlässe wurden neu hergestellt und 52 reconstruirt.

An Hochbauten wurden in den Stationen Ljubinje und Čevljanović je ein Blockhaus zur Unterbringung der Wasserstation und einer Arbeiterpartie hergestellt.

In der Station Cevljanović wurde auch eine Erzverladerampe aufgestellt, um die Verladung der Erze rascher und billiger bewerkstelligen zu können.

Endlich sei noch der Vorkehrungen für die Sicherheit des Betriebes gedacht. Für diesen Zweck wurde der Abzweigungswechsel bei Vogošća sperrbar gemacht und mit einem elektrischen Klingelwerke in Verbindung gebracht, welches in der Station Vogošća die Stellung der Weiche anzeigt.

Ferner wurde die Montanbahn mit drei Geleissperren versehen, welche etwa entlaufende Wägen aufzuhalten haben, und zwar die erste unweit der Abzweigung von der Hauptbahn, die zweite vor der Station Ljubinje und die letzte vor der Station Čevljanović.

Die Baukosten betrugen im Ganzen 118.198 fl. 93 kr.

Die Eisenbahn Doboj-Siminhan.

Diese Bahn wurde von der bosnisch-hercegovinischen Landesverwaltung aus Landesmitteln gebaut, hat eine Länge von 66·7 *km* und eine Spurweite von 76 *cm*.

Der Bau, dessen Leitung den Herrn Benjamin v. Boros, Director der Arad-Csanáder Bahn, und Béla v. Vásárhelyi, Director der Arad-Körösvölgyer Bahn, übertragen war, wurde im Monate Mai 1885 begonnen und am 28. April 1886 wurde die Bahn für den Verkehr eröffnet.

Der Betrieb der Bahn wird auf Grund eines zwischen dem k. und k. gemeinsamen Ministerium und dem k. k. Reichs-Kriegs-Ministerium abgeschlossenen Übereinkommens durch die Direction der k. k. Bosna-Bahn geführt.

Beschreibung der Bahn.

Die Linie zweigt am Ende der Station Doboj von der Bosna-Bahn ab, wendet sich quer über die Thalebene, übersetzt den Bosnafluss mittels einer 160 *m* langen (4 Felder à 40 *m*) auf Holzjochen liegenden Eisenbrücke und zwängt sich dann bei *km* 1·5 durch das 3 *km* lange Felsendefilé des Sprečaflusses.

Hier waren die schärfsten Krümmungen der Trace geboten, während im weiteren Verlaufe der Strecke durch die leicht gewellte Thalfläche meist beträchtlich lange (bis zu 3 *km*) gerade Linien ermöglicht wurden.

Bei *km* 4·8 verlässt die Bahn die Felsenge und erreicht in der Thalebene die Ausweiche Suhopolje (*km* 7·8). Von hier aus wendet sich die Linie in einem beinahe vollen Kreise von 80 *m* Radius um einen felsigen Bergvorsprung und geht dann in eine 3 *km* lange Gerade über. In sanften Krümmungen weiterziehend und nachdem noch eine ebensolange gerade Strecke durchmessen ist, gelangt die Bahn in die Station Gračanica (*km* 17·7), der bedeutendsten zwischen Doboj und Dolnja Tuzla; die Stadt gleichen Namens ist jedoch vom Bahnhofe aus nicht sichtbar und führt eine halbstündige Fahrstraße zu derselben.

Nach Passirung der Ausweiche Petrovoselo (*km* 27·9) verlässt die Bahn das bisher benützte linke Sprečaufer und übersetzt diesen Fluss bei *km* 31·4 mittels einer hölzernen Brücke von der Gesammtweite von 46 *m* (3 Öffnungen à 12 *m*, 2 à 5 *m*). Das Thal ist hier durch die Gebirgsausläufe auf 300 *m* eingeengt.

Die Bahn führt nun am rechten Sprečaufer, am Fuße der Gebirgshänge sich hinschlängelnd, an der Haltestelle Miričina vorüber auf ein Plateau, bis sie hart an der Spreča zwischen *km* 36·8 und 37·6, eine ähnliche Felspartie, wie die ersterwähnte, erreicht.

Bei *km* 39 liegt die Wasser- und Kohlenstation Dubošnica in der Nähe der gleichnamigen Ortschaft.

Die Station Puračić (*km* 44·5) ist 3 *km* vom Marktflecken gleichen Namens gelegen.

Oberhalb Puračić verlässt die Bahn das Sprečathal und wendet sich gegen das Nebenflüsschen Jala, welchem sie am rechten Ufer bis vor Tuzla folgt.

Bei *km* 51·2 wird die Ausweiche Bistarac, bei *km* 56·4 die Haltestelle Bukinje erreicht. 2·5 *km* weiter zweigt ein kurzes Geleise zum Tuzlaer Ringofen von der Hauptbahn ab; bei *km* 59·8 gleich nach Übersetzung der Jala mit einer 34 *m* langen Brücke (4 Öffnungen zu 5+12+12+5 *m*) ist die Ausweiche für die Kohlengrube Kreka angelegt. Die Bahn erreicht dann die Stadt Dolnja Tuzla, deren links der Jala liegender Theil von der Bahn durchfahren wird. Unmittelbar vor dem Bahnhofe der Stadt wird noch die Jala auf einer über Steinpfeilern hergestellten Holzconstruction passirt. Die Station Dolnja Tuzla liegt knapp an der Stadt bei *km* 61·9. Kaum noch 5 *km* hat die Bahn abwechselnd in Einschnitten und auf ausgedehnten Dämmen, aber auch durch die stärksten Steigungen von 8 bis 10 ‰ zurückzulegen, um in der Endstation Siminhan bei *km* 66·7 nächst der Franz Joseph-Saline anzulangen.

Die Saline, sowie auch die Kohlengrube Kreka sind durch Geleise mit den betreffenden Bahnstationen verbunden.

Neigungs- und Richtungsverhältnisse.

Die Neigungsverhältnisse gestalten sich auf der Strecke Doboj-Tuzla, abgesehen von den 15 Gegensteigungen, ziemlich günstig.

Die größte Steigung ist hier 6·67 ‰ in einer Gesammtlänge von 3.975 *m*, die kleinste Steigung 0·71 ‰; die Gefälle von 1·67 bis 6·67 ‰ haben eine Gesammtlänge von 4.965 *m* und ergeben eine verlorene Steigung von 23·83 *m*. Die Steigungen von Tuzla bis Siminhan sind: 9·09 ‰, lang 825 *m*; 10 ‰, lang 450 *m*; 8 ‰, lang 1.060 *m*, und 9·89 ‰, lang 1.163 *m*; dazwischen Horizontale von 1.374 *m* Gesammtlänge.

Im Ganzen zeigen sich Steigungen 32·799 *km*, Gefälle 4·965 *km*, der Rest sind Horizontale. Die Station Doboj hat die Meereshöhe von 143·58 *m*, Siminhan 266·26 *m*, daher Differenz 122·68 *m*.

Bezüglich der Richtung kommen 151 Bögen mit der Gesammtlänge vom 15.019 *km* und ebensoviele Gerade mit 51.981 *km* vor. — 13 Bögen haben den Minimalradius von 80 *m* und eine Gesammtlänge von 1.467 *km*, 3 den Radius von 90 *m*, lang 304·2 *m*; 28 Bögen sind vom Radius 100 *m*, die übrigen vom Radius 120 bis 1000 *m*.

Unterbau.

Der Unterbau der Bahn ist in einer Kronenbreite von 3 *m* ausgeführt, die Dämme haben $1^1/_2$ füßige Böschungen, die Anschnitte geringere, je nach der Haltbarkeit des Erd- oder Felsmaterials; Uferschutzbauten, wie Stützmauern, Steinwürfe, Abpflasterungen sind an 43 Stellen hergestellt und wurden hiezu 12.772 m^3 Stein verwendet.

Correctionen von Bächen und anderen Wasserläufen, dann neue Entwässerungsgräben wurden in einer Gesammtlänge von circa 18 *km* ausgeführt und im Ganzen 92 Straßenübersetzungen und Wegübergänge hergestellt.

Objecte.

An Kunstbauten wurden 222 Brücken und Durchlässe ausgeführt, welche mit Ausnahme der Eisenconstruction bei der Bosnabrücke und der gemauerten Widerlager bei vier anderen Objecten, dann von 78 gemauerten Deckeldohlen und kleinen offenen Durchlässen, einen provisorischen Charakter an sich tragen und aus Eichenholz construirt sind, von welchem 1.590 m^3 zur Verwendung gelangten.

Es bestehen 30 Brücken von folgenden Weiten (die Öffnungen zusammen gerechnet): je ein von 160, 46, 34, 24, 20, 16, 11·7 *m* Lichtweite; zwei von 36 *m*, zwei von 17 *m*, fünf von 15 *m*, zwei von 14 *m*, fünf von 12 *m* und sieben von 10 *m* Lichtweite. Die Gesammtöffnungen aller Unterbauobjecte betragen 1.006·8 *m*.

Oberbau.

Für den Oberbau wurden Stahlschienen, welche früher in der Strecke Trbuk-Zenica der Bosna-Bahn gelegen und noch sehr gut erhalten waren, jedoch dem neuen stärkeren Profile weichen mussten, zu einem günstigen Preise gekauft und verwendet. Diese haben ein Gewicht von 14·2 *kg* per Meter, die Verbindung geschieht mit Bandlaschen bei unterlegtem Stoß. — Die Spitzweichen sind vom gleichen Schienensystem (V. der Bosna-Bahn) und sind deren 30 eingelegt. Die gedexelten Eichenschwellen haben eine Länge von 1·60 *m*, eine untere Breite von 0·21 *m* und eine obere von 0·14 *m*.

In Siminhan ist eine Locomotiv-Drehscheibe von 4·06 *m* Durchmesser eingelegt.

Stationen.

Die Stationen und Haltestellen sind 4·8 bis 10·2 *km* von einander entfernt. Die Stationen Gračanića, Puračić, Kohlengrube, Dolnja Tuzla und Siminhan haben je drei Geleise und eine Länge (zwischen den Wechselspitzen) von je 252, 252, 204, 258 und 276 *m*. Die Ausweichen Suhopolje, Petrovoselo, Dubošnica und Bistarac haben nur zwei Geleise und eine Länge von je 200, 252, 210 und 189 *m*. Die Haltestellen Miričina und Bukinje haben kein zweites Geleise.

Wasserstationen sind sieben eingerichtet und enthalten einen drehbaren Auslaufkrahn mit Ejectorvorrichtung und ausgemauerten Brunnen.

Hochbauten.

Die Hochbauten sind mit entsprechender Solidität und in gefälliger Form ausgeführt. Es bestehen: ein größeres Aufnahmsgebäude in Dolnja Tuzla mit 276·5 m^2 verbauter Grundfläche; drei kleinere solche Gebäude in Gračanica, Puračić und Siminhan von je 175·7 m^2 Grundfläche und zehn kleine Stationsgebäude und Strecken-Arbeiterhäuser von je 73·2 m^2; dann ein größerer Güterschupfen in Tuzla mit 222 m^2; drei kleinere mit je 159 m^2; eine Verladerampe in Tuzla mit 112 m^2; drei kleinere mit je 84 m^2; vier auf der Vorderseite offene Kohlenschupfen; endlich ein Heizhaus mit einer kleinen Reparaturswerkstätte in der Station Siminhan. Diese Bauten zusammen haben ein Ausmaß von 2.894 m^2 Grundfläche.

Ferner sind noch bei allen Wohngebäuden freistehende Aborte und kleine Handmagazine in einfachster Ausführung aufgestellt.

Die Güterschupfen enthalten auch eine Wächterwohnung. Die Bedachungen sind bei allen Gebäuden aus Eisenblech hergestellt.

Telegraph.

Die Stationen Gračanica, Puračić, Tuzla und Siminhan sind mit Morsé-Telegrapheneinrichtung, sieben andere Stations- und Streckenhäuser mit Telephon versehen.

Abtheilung und Abschluss der Bahn.

Die Kilometer-Zeichen bestehen aus weiß angestrichenen Holzpflöcken, die Steigungszeiger aus Holzsäulen mit hölzernen Armen. Warnungstafeln sind keine angebracht. Die Station Tuzla ist theilweise eingefriedet; ebenso kommen nur im Bereiche der Stadt Tuzla Absperrschranken bei den stärker frequentirten Straßen vor. Streckeneinfriedung ist keine ausgeführt.

Fahrpark.

Die Bahn besitzt:

3 dreiachsige Tenderlocomotiven.
1 Salonwagen.
1 Aussichtwagen.
2 Personenwagen II. Classe.
5 „ III. „
8 „ IV. „
3 Post- und Gepäckswagen.
25 gedeckte Güterwagen.
50 offene „
25 Langholzwagen.

Die Eisenbahn Mostar-Metković.

Beschreibung der Bahntrace.

Die Bahn beginnt mit dem Stationsplatze Metković, welcher am rechten Ufer der Narenta, 20 Kilometer von der Mündung des Flusses in das Meer entfernt, und gegenüber dem dalmatinischen Orte Metković gelegen ist.

Von dem genannten Bahnhofe ausgehend, erreicht die das Inundationsgebiet der Narenta durchschneidende Bahntrace bei *km* 1·33 die dalmatinisch-hercegovinische Landesgrenze, und im *km* 9·4 die Station Čapljina.

Die Station Čapljina verlassend, tritt die Bahntrace an das Ufer der Narenta und bleibt, von der Durchschneidung kleinerer Ufervorsprünge abgesehen, in einer Länge von 23 Kilometer unmittelbar an demselben, ohne jedoch den Fluss zu überschreiten.

Bei dem Orte Dretelj *km* 11·8 erreicht die Bahn das enge, von Felswänden umschlossene Narenta-Defilé, dessen Terrainconfiguration eine Reihe von größeren Felssprengungen und Uferversicherungen nothwendig machte.

Im Verlaufe des Defilés befindet sich, gegenüber dem Kloster Žitomislić, die Station Žitomislić-Krušević (*km* 23·8) und am nördlichen Ende des Defilés *km* 31·2 die Station Buna.

Von dieser Station ausgehend bleibt die Bahntrace noch 1·3 *km* hart am Ufer der Narenta, erreicht hierauf nach Überschreitung des Jasenicabaches das ganz ebene Mostarsko polje, nach Zurücklegung desselben bei *km* 40 den Abhang des Berges Hum und gleichzeitig das Gemeindegebiet von Mostar.

Die Bahn ist nun zwischen den Felshängen des Berges und den Häusern der Stadt noch drei Kilometer weitergeführt und erreicht nach Überschreitung der Straße nach Ljubuški bei *km* 43 den unmittelbar an der Stadt gelegenen Bahnhof Mostar und damit den verläufigen Endpunkt der Strecke.

Bauzeit.

Der Bahnbau ist am 7. August 1884 in Angriff genommen worden. Am 11. April 1885 wurde die Legung des Oberbaues geschlossen und am 14. Juni 1885 fand die Eröffnung des Bahnbetriebes für den Gesammtverkehr statt.

Die Bauzeit hat demnach 10 Monate und 5 Tage betragen.

Charakter der Bauausführung.

Die Bahn ist als Schmalspurbahn mit der Spurweite von 76 *cm* gebaut und hat somit dieselbe Spurweite wie die k. k. Bosna-Bahn (Brod-Sarajevo) und die Eisenbahn Doboj-Siminhan.

Alle Bauanlagen sind in vollkommen definitiver Ausführung hergestellt.

Die Unterbauobjecte haben gemauerte Widerlager. Die Tragconstructionen der offenen Durchlässe bis inclusive 3·0 *m* Lichtweite sind von Eichenholz, bei größeren Objecten von Eisen.

Die Hochbauten sind aus Stein und Ziegeln gemauert, mit Schiefer gedeckt und entsprechen bezüglich ihrer räumlichen Ausdehnung jenen Ansprüchen, welche an die Bahn nach der seinerzeitigen Vollendung ihres Anschlusses an die k. k. Bosna-Bahn zu stellen sein werden.

Länge der Bahn.

Die Baulänge der Bahn beträgt 43·177 *km*, die Betriebslänge (die Entfernung des Mittels der Aufnahmsgebäude in den beiden Endstationen) 42·379 *km*.

Neigungs- und Richtungsverhältnisse.

Die Neigungsverhältnisse sind, da die Bahn dem Gefälle der Narenta in ihrem Unterlaufe folgt, sehr günstige.

Das Stationsplateau des Bahnhofes Metković liegt 5·39, jenes des Bahnhofes Mostar 63·95 *m* über dem Spiegel des adriatischen Meeres. Es ergibt sich sonach eine Gesammthöhendifferenz von 58·6 *m*.

Die Maximalneigung beträgt 3·33‰. Verlorene Steigungen kommen nur zwei in der Gesammtlänge von 809 *m* und mit einem Höhenverluste von 1·61 *m* vor.

Die Richtungsverhältnisse eines Theiles der Strecke mussten sich dem stellenweise stark gewundenen Laufe der Narenta und der Configuration der Felsufer anpassen.

Von der totalen Baulänge der Strecke von 43·177 *km* entfallen auf Bögen:

vom Minimalradius	100 *m*	1.465 *m*	oder	3·4% der Baulänge,
„ Radius 125 bis inclusive	200 „	3.208 „	„	7·4 „ „ „
„ „ 250 „ „	500 „	6.126 „	„	14·2 „ „ „
„ „ 600 „ „	1.000 „	2.440 „	„	5·6 „ „ „
auf Gerade		29.938 „	„	69·4 „ „ „
		43.177 *m*.		

Unterbau.

Die Kronenbreite des Erdkörpers beträgt 3·0 *m*. Die Damm- und Einschnittsböschungen sind mit einer der Cohärenz des Materiales angepassten Böschung hergestellt.

Die Dammböschungen sind an jenen Stellen, wo dieselben dem Angriffe des Wassers der Narenta und ihrer Seitenbäche ausgesetzt sind, in der Nähe des Flusses durch Mörtel- und Trockenmauern, oder solide Steinpflasterungen, an vom Flusse entfernten Stellen des Inundiationsgebietes durch Weidepflanzungen versichert.

Unterbauobjecte.

Im Zuge der Bahnstrecke befinden sich drei Tunnels von 120, 29 und 24 *m* Länge. Alle drei Tunnels liegen in festem wetterbeständigem Kalkfelsen und haben demnach weder eine Ausmauerung noch Portale erhalten.

An Unterbauobjecten sind hergestellt worden:

			Senkrechte Lichtweite
1	Die Trebičatbrücke Halbparabelträger, Fahrbahn unten.		50·0 *m*
1	Die Jasenicabrücke Parallelträger, Fahrbahn unten.		25·2 „
1	Die Mühlbachbrücke Parallelträger, Fahrbahn unten.		12·1 „
1	Durchlass, Blechträger		8·0 „
1	„ „		6·0 „
1	„ Walzeisenträger		5.0 „
2	Durchlässe, „	à 4·0 *m*	8·0 „
2	„ „ mit Ziegelgewölben	à 2·0 *m*	4·0 „
1	Durchlass offen, Holzconstruction		3·0 „
2	Durchlässe gewölbt,	à 2·0 *m*	4·0 „
42	„ offen	à 2·0 „	84·0 „
1	Durchlass	à 1·5 „	1·5 „
11	Durchlässe	à 1·0 „	11·0 „
1	Durchlass	à 0·6 „	0·6 „
2	Deckeldohlen	à 0·6 „	1·2 „
1	Deckeldohle	à 0·4 „	0·4 „
4	Röhrendurchlässe	à 0·6 „	2·4 „
4	„	à 0·35 *m*	1·4 „
6	„	à 0·30 „	1·8 „
85	Objecte	Gesammtlichtweite:	229·6 *m*

Oberbau.

Der Oberbau besteht aus Stahlschienen im Gewichte von 17·65 *kg* per laufenden Meter.

Die normalen Oberbauschwellen, die Brückenschwellen und die Brückenbedielungen sind aus Eichenholz, die Wechselextrahölzer aus Lärchenholz hergestellt.

Die Wechsel selbst sind durchwegs Sicherheitswechsel, auf Eisenplatten montirt, mit Hartgussherzstücken. In den fünf Stationen der Bahn liegen insgesammt 22 Wechsel.

Die Länge aller Stationsnebengeleise beträgt 3·843 *km*, d. i. 8·9% der Streckenlänge.

Dem Gewichtsquantum nach sind für den Bau der Bahn Mostar-Metković, inclusive des Reservemateriales verwendet worden:

Stahlschienen	1.664	Tonnen,
Kleinmateriale (Laschen und Laschenschrauben, Platten und Nägel)	170	„
Wechselbestandtheile und Kreuzungen	23	„

In den Endstationen befindet sich je eine Locomotivdrehscheibe von 3·8 *m* Durchmesser.

Anlage der Stationen.

Die Bahn zählt außer den beiden Endstationen noch drei Mittelstationen.

Die Station Metković, welche den Umschlagverkehr mit den Seeschiffen vermittelt, ist zwischen den beiden Endweichen 400 *m* lang und nebst dem durchgehenden Hauptgeleise, mit einem Rangir-, einem Magazins-, einem Remisen- und einem Verladegeleise am Schiffslandungsplatze versehen.

Die Station Čapljina ist 344 *m* lang und besitzt nebst einem Ausweichgeleise noch ein Magazinsgeleise. Das Ausweichgeleise hat 288 *m* benützbare Länge.

Die Stationen Žitomislić und Buna sind je 352 *m* lang, mit je einem Ausweichgeleise von 294 *m* benützbarer Länge versehen.

Die Station Mostar ist 400 *m* lang und besitzt nebst dem durchgehenden Hauptgeleise, zwei Rangirgeleise, ein Magazinsgeleise mit anschließendem Stockgeleise und ein Heizhaus- und Werkstättengeleise, letzteres mit den entsprechenden Seitensträngen.

Alle fünf Bahnhöfe sind als Wasserstationen eingerichtet.

Jede Endstation besitzt zwei Wasserreservoires mit zusammen 16 m^3 und jede Mittelstation zwei kleinere Reservoires mit zusammen 8 m^3 Fassungsraum.

Die Wasserhebung erfolgt, mit Ausnahme der Station Mostar, welche in den Rohrstrang der städtischen Wasserleitung einbezogen ist, durch Pumpen mit Handbetrieb aus den im Innern der Gebäude angelegten Brunnen.

Die Füllung der Locomotivtender erfolgt in den Endstationen aus freistehenden Säulenkrahnen, in den Mittelstationen aus Wandkrahnen am Wasserstationsgebäude.

Hochbauten.

An Hochbauten sind bei der Bahn Mostar-Metković ausgeführt worden:

	Anzahl	m^2 verbaute Fläche
Stationsgebäude mit Anbauten	5	1.324
Freistehende Aborte	5	51
Gütermagazine	4	989
Offene Laderampen	3	674
Wasserstationsgebäude	4	86
Locomotivremise, Wasserstationsgebäude und Werkstätte in Mostar	1	532
Locomotivremise in Metković	1	92
Wagenremise	1	127
Brückenwaghäuschen	2	10
Kohlenschupfen	3	366
Bahnerhaltungsmagazin	1	72
Feuerlöschrequisitendepots	5	37
Cisternenhäuschen	1	11
Stationswärterhäuser	4	180
Arbeiterkasernen längs der currenten Strecke	9	576
Nebengebäude der Stationswärterhäuser und Arbeiterkasernen	14	238
Summe:	63	5.365

Auf einen Kilometer Streckenlänge entfällt die relativ bedeutende Zahl von 124·3 m^2 an verbauter Fläche von Hochbauten.

Im Stationsgebäude Mostar, welches allein eine Grundfläche von 500 m^2 hat, befinden sich die Bureaux der Betriebsleitung und Beamtenwohnungen.

Telegrapheneinrichtung.

Die Stationen Mostar, Čapljina und Metković sind durch eine Morséleitung, die Stationen Mostar, Buna, Žitomislić und Čapljina durch eine Telephonlinie verbunden.

Glockensignale sind nicht eingeführt.

Abtheilung und Abschluss der Bahn.

Die Abtheilung der Bahn ist in der bei den österr. ung. Normalbahnen üblichen Weise durchgeführt.

Rampenabschlüsse sind nur an den frequenten Wegübergängen im Bereiche der Stadt Mostar hergestellt worden.

Fahrbetriebsmittel.

Die Bahn verfügt derzeit über vier 100-pferdekräftige Tenderlocomotiven aus der Fabrik Krauß & Comp.

Die Locomotiven haben drei Achsen, von welchen zwei gekuppelt sind und befördern in der Maximalsteigung von 3·33 $^0/_{00}$ einen Zug von 180 Tonnen Bruttolast mit einer Fahrgeschwindigkeit von 20 Kilometer in der Stunde.

Der Wagenpark besteht aus:

1 Salonwagen,
3 Personenwagen I./II. Classe mit je 2 Sitzplätzen I. und 12 Plätzen II. Classe,
4 Personenwagen III. Classe mit je 15 Sitzplätzen,
4 „ „ IV. Classe mit je 20 Stehplätzen,
2 Conducteurwagen,
2 Postwagen,
8 gedeckten Güterwagen mit Militärtransporteinrichtung zu je 6 Tonnen Tragkraft,
12 offene Güterwagen mit hohen Bordwänden und Militärtransporteinrichtung zu 6 Tonnen Tragkraft,
8 Langholzwagen mit 6 Tonnen Tragkraft, ferner 12 Bahnwagen und 2 Draisinen.

Werkstätteneinrichtung.

Die Werkstätte in der Station Mostar ist mit einer 8 pferdekräftigen stationären Dampfmaschine und den nöthigen Werkzeugmaschinen versehen und können daselbst alle Reparaturen und Instandhaltungsarbeiten an den Locomotiven und Wagen in eigener Regie ausgeführt werden.

Kosten des Bahnbaues und der Bahnausrüstung.

Die Ausführung des Bahnbaues ist von der Bauunternehmung Karl Freiherr v. Schwarz in Wien für eine Pauschalsumme von 1,344.247 fl. 50 kr. Ö. W. übernommen werden.

In dieser Pauschalsumme nicht inbegriffen sind die Kosten der Herstellung des Betriebstelegraphen, die Grundeinlösung, die Beschaffung der Fahrbetriebsmittel, die Auslagen für die staatliche Aufsicht während des Baues, und ein Theil jener Auslagen, welche aus der Organisation des Bahnbetriebes vor Eröffnung desselben erwachsen sind.

Die Gesammtkosten belaufen sich auf 1,700.000 fl.

Der Betrieb dieser Bahn wird durch die von der Landesverwaltung aufgestellte Betriebsleitung in Mostar geführt.

Militärbahn Doberlin-Banjaluka.

Die Nothwendigkeit, die im nordwestlichen Theile Bosniens dislocirten Truppen und Anstalten mit der Monarchie in engere Verbindung zu bringen, ließen im Herbste des Jahres 1878 die Reconstruction und Wiederaufnahme des Betriebes der Bahnlinie Doberlin-Banjaluka dringend erscheinen.

In der Erwartung, dass unter Mitwirkung des ungarischen Reichstages die Anschlusslinie Doberlin-Sissek zustande kommen würde, ordnete die Heeresverwaltung im September 1878 die Fahrbarmachung der seit dem

Jahre 1875 von der türkischen Regierung verlassenen Linie Doberlin-Banjaluka an, welche durch neun Feldeisenbahnabtheilungen unter militärischer Bauleitung sogleich begonnen wurde.

Diese Bahnlinie ist von der Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe (Baron Hirsch) auf Rechnung der türkischen Regierung gebaut und im Jahre 1872 eröffnet worden. Da die Bahn im letzten Betriebsjahr (1874) nur 21.000 fl. Einnahmen erzielt hatte und die Verkehrssicherheit unter der ausgebrochenen Insurrection litt, wurde der Betrieb im Jahre 1875 eingestellt, der Fahrpark nach Banjaluka gezogen und dort deponirt, die Bahnlinie selbst aber verlassen und ohne jedwede Erhaltung oder Beaufsichtigung allen Witterungseinflüssen und allen Zufällen der Insurrection preisgegeben.

So fand man zur Zeit des Einmarsches der k. k. Truppen in Bosnien die Hochbauten mit Ausnahme jener auf der Station Banjaluka, zum Theile verfallen, zum Theile von der Insurrection ganz zerstört und beraubt.

Am Unterbau waren Dammbrüche und Dammsenkungen eingetreten, Einschnittswände eingestürzt, Holzconstruction und Mauerwerk schadhaft; am Oberbau 90 Procent Querschwellen unbrauchbar (verfault), Laschenbolzen, Laschen, Unterlagsplatten und Hakennägel, Signalmittel und die Bestandtheile an den Wechseln fehlten fast gänzlich. Der Bahnkörper wurde streckenweise von Reitern und Wagen zum Verkehr benützt.

Das in Banjaluka concentrirte Betriebsmateriale von fünf Maschinen und 79 Wagen befand sich nur zum geringsten Theile in brauchbarem Zustande.

Bereits im Laufe des Winters von 1878 auf 1879 waren die Reconstructionsarbeiten, welche sich zunächst auf die Wiederherstellung und Sicherung des Unterbaues und insbesondere auf die Auswechslung sämmtlicher schadhaften und theilweise eingefallenen Objecte bezog soweit gediehen, dass der streckenweise Betrieb durch die Feldeisenbahnabtheilungen aufgenommen werden und im März 1879 die ganze Linie bis Doberlin eröffnet werden konnte. Im Sommer des Jahres 1879 wurden die Reconstructionsarbeiten fortgesetzt, soweit bis der Präcisionsverkehr mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 bis 40 *km* per Stunde gewährleistet war.

In den nächsten Jahren wurden die Ameliorirungsarbeiten und die Permanirung der Bahn fortgesetzt, insbesondere alle Hochbauten erneut, die Objecte von über 6 *m* Spannweite statt der Holzprovisorien mit Eisenconstructionen versehen, vielfach Niveaucorrectionen durchgeführt, die Schienenauswechslung begonnen und die Wasserstationen sowie die Werkstätte in Banjaluka eingerichtet und verbessert. Diese Herstellungen verursachten bis Ende 1886 Auslagen von über 800.000 fl. und dürfte deren vollständiger Abschluss rücksichtlich der noch nöthigen Beendigung der Schienenauswechslung etc. die nächsten Jahre noch Ausgaben von jährlich 50- bis 60.000 fl. erfordern.

Diese Auslagen wurden bis zum Jahre 1887 aus den von den Delegationen hiefür bewilligten Crediten bestritten und werden vom Jahre 1888 an aus den Betriebsüberschüssen der k. k. Bosna-Bahn gedeckt.

Im Jahre 1882 erfolgte die Eröffnung des directen Verkehrs mit dem Bahnnetze der Monarchie durch die Fertigstellung der Linie Sissek-Doberlin der königl. ung. Staatsbahnen. Zu dieser Zeit wurde auch der Betrieb der Bahn von Abtheilungen des neu aufgestellten Eisenbahn- und Telegrafenregimentes übernommen, und es bildet diese Verkehrsanstalt der genannten Truppe Gelegenheit zur praktischen Ausbildung.

Infolge der in allen Consequenzen beachteten Ökonomie ist es in dem letzten Jahre gelungen die Betriebsausgaben der Bahn — ausschließlich der normalen, etatmäßigen Gebüren der den Betrieb führenden Abtheilungen — durch die angesichts des geringen Verkehres, spärlichen Betriebseinnahmen zu decken.

Die normalspurige, 102 *km* lange Bahn zieht von Doberlin bis Omarska längs des Sanathales und übersetzt von dort nach Banjaluka die Wasserscheide zwischen dem Sana- und Vrbasgebiete; in dieser Übersetzung mit relativen Höhenunterschieden von 140 *m* kommt die Maximalsteigung von $20^0/_{00}$ auf längere Strecken vor; der Minimalradius beträgt 300 *m*. Die Bahn besitzt 113 Objecte bis zu 21 *m* Spannweite.

Der Oberbau weist im Altbestande Eisenschienen von 34 *kg* Gewicht per Meter auf; die neu eingelegten Stahlschienen haben in der Bergstrecke Banjaluka-Omarska 35·27, in anderen Bahntheilen 31·7 *kg* Gewicht per laufenden Meter.

Der Fahrpark besteht aus: 7 Locomotiven, wovon 3 Tendermaschinen sind, 11 Personenwagen, 43 gedeckte und 46 offene Güterwagen.

In Banjaluka befindet sich ein Heizhaus sammt Werkstätte.

Jahre 1875 von der türkischen Regierung verlassenen Linie Doberlin-Banjaluka an, welche durch neue Feldeisenbahnabtheilungen unter militärischer Bauleitung sogleich begonnen wurde.

Diese Bahnlinie ist von der Compagnie générale pour l'exploitation des chemins de fer de la Turquie d'Europe (Baron Hirsch) auf Rechnung der türkischen Regierung gebaut und im Jahre 1872 eröffnet worden. Da die Bahn im letzten Betriebsjahr (1874) nur 21.000 fl. Einnahmen erzielt hatte und die Verkehrssicherheit unter der ausgebrochenen Insurrection litt, wurde der Betrieb im Jahre 1875 eingestellt, der Fahrpark nach Banjaluka gezogen und dort deponirt, die Bahnlinie selbst aber verlassen und, ohne jedwede Erhaltung oder Beaufsichtigung aller Witterungseinflüssen und allen Zufällen der Insurrection preisgegeben.

So fand man zur Zeit des Einmarsches der k. k. Truppen in Bosnien die Hochbauten mit Ausnahme jener auf der Station Banjaluka, zum Theile verfallen, zum Theile von der Insurrection ganz zerstört und beraubt.

Am Unterbau waren Dammbrüche und Dammsenkungen eingetreten, Einschnittswände eingestürzt, Holzconstruction und Mauerwerk schadhaft; am Oberbau 30 Procent Querschwellen unbrauchbar (verfault), Laschenbolzen, Laschen, Unterlagsplatten und Hakennägel, Signalmittel und die Bestandtheile an den Wechseln fehlten fast gänzlich. Der Bahnkörper wurde streckenweise von Reitern und Wagen zum Verkehr benützt.

Das in Banjaluka concentrirte Betriebsmateriale von fünf Maschinen und 78 Wagen befand sich nur zum geringsten Theile in brauchbarem Zustande.

Bereits im Laufe des Winters von 1878 auf 1879 wurden die Reconstructionsarbeiten, welche sich zunächst auf die Wiederherstellung und Sicherung des Unterbaues und insbesondere auf die Auswechslung sämmtlicher schadhaften und theilweise eingefallenen Objecte bezog soweit gediehen, dass der streckenweise Betrieb durch die Feldeisenbahnabtheilungen aufgenommen werden und im März 1879 die ganze Linie bis Doberlin eröffnet werden konnte. Im Sommer des Jahres 1879 wurden die Reconstructionsarbeiten fortgesetzt, soweit bis der Friedensverkehr mit einer Fahrgeschwindigkeit von 30 bis 40km per Stunde gewährleistet war.

In den nächsten Jahren wurden die Ameliorirungsarbeiten und die Permanirung der Bahn fortgesetzt, insbesondere alle Hochbauten erneut, die Objecte von über 6m Spannweite statt der Holzprovisorien mit Eisenconstructionen versehen, vielfach Streckencorrectionen durchgeführt, die Schienenauswechslung begonnen und die Wasserstationen sowie die Werkstätte in Banjaluka eingerichtet und verbessert. Diese Herstellungen verursachten bis Ende 1888 Auslagen von über 800.000 fl. und dürfte deren vollständiger Abschluss einschliesslich der noch nöthigen Beendigung der Schienenauswechslung etc. die nächsten Jahre noch Ausgaben von jährlich 50 bis 60.000 fl. erfordern.

Diese Auslagen wurden bis zum Jahre 1887 aus den von den Delegationen hiefür bewilligten Crediten bestritten und werden vom Jahre 1888 an aus den Betriebsüberschüssen der k. k. Bosna-Bahn gedeckt.

Im Jahre 1882 erfolgte die Eröffnung des directen Verkehrs mit dem Bahnnetze der Monarchie durch die Fertigstellung der Linie Sissek-Doberlin der königl. ung. Staatsbahnen. Zu dieser Zeit wurde auch der Betrieb der Bahn von Abtheilungen des neu aufgestellten Eisenbahn- und Telegraphenregimentes übernommen, und es bildet diese Verkehrsanstalt der genannten Truppe Gelegenheit zur praktischen Ausbildung.

Infolge der in allen Consequenzen beachteten Oekonomie ist es in den letzten Jahren gelungen die Betriebsausgaben der Bahn — ausschliesslich der normalen, statusmässigen Gebühren der den Betrieb führenden Abtheilungen — durch die angesichts des geringen Verkehres spärlichen Betriebseinnahmen zu decken.

Die normalspurige, 102km lange Bahn zieht von Doberlin bis Omarska längs des Sanathales und übersetzt von dort nach Banjaluka die Wasserscheide zwischen dem Sana- und Vrbasgebiete; in dieser Übersetzung mit relativen Höhenunterschieden von 140m kommt die Maximalsteigung von 20‰ auf längere Strecken vor; der Minimalradius beträgt 300m. Die Bahn besitzt 113 Objecte bis zu 21m Spannweite.

Der Oberbau weist im Allgemeinen Eisenschienen von 34 kg Gewicht per Meter auf; die neu eingelegten Stahlschienen haben in der Bergstrecke Banjaluka-Omarska 35·27, in anderen Bahntheilen 31·7 kg Gewicht per laufenden Meter.

Der Fahrpark besteht aus: 7 Locomotiven, wovon 3 Tendermaschinen sind, 14 Personenwagen, 48 gedeckte und 40 offene Güterwagen.

In Banjaluka befindet sich ein Heizhaus sammt Werkstätte.

V. Wasserbauten.

V. Wasserbauten.

Den in dieses Gebiet der baulichen Thätigkeit einschlägigen mannigfachen zu lösenden Aufgaben konnte erst dann seitens der Landesregierung mehr Aufmerksamkeit zugewendet werden, nachdem den dringendsten Anforderungen des Verkehres und der Schaffung von Unterkünften Rechnung getragen war.

Durch die Verhältnisse des Landes bedingt, theilt sich die im Wasserbau zu entfaltende Thätigkeit hauptsächlich in drei Richtungen.

1. In die Wasserversorgung der Städte, und in einem Theile Bosniens auch in die des offenen Landes.
2. Entwässerung der überschwemmten Gebiete in Verbindung mit deren entsprechender Bewässerung.
3. Regulirung von Flüssen.

1. Wasserversorgung der Städte und des offenen Landes.

Den rituellen Gebräuchen der Mohamedaner, welche bei jeder ihrer religiösen Handlungen Waschungen vorschreiben, verdanken fast alle hierländigen Städte ihre Wasserleitungen, die allerdings in einfachster Weise aus Holz- oder Thonröhren hergestellt, doch in jeder Stadt, zumeist bei den Moscheen befindliche laufende Brunnen speisen und auch zum allgemeinen öffentlichen Gebrauche dienen.

Demselben Anlasse ist aber auch ein Umstand zuzuschreiben, der geeignet ist, die sanitären Verhältnisse und insbesondere den Wasserbezug aus Hausbrunnen höchst ungünstig zu beeinflussen; es ist dies die Anlage der Friedhöfe mitten in den Städten, oftmals einzelner Gräber unmittelbar neben den Wohnhäusern.

Mit der nach der Occupation durch die Einwanderung der aus der Monarchie kommenden Fremden, insbesondere des Militärs, vermehrten Bevölkerungsziffer der Städte konnten die vorhandenen alten Wasserleitungen dem Bedarfe nicht mehr genügen, aus sanitären Rücksichten war es aber geboten, den Gebrauch der Tiefbrunnen möglichst zu beschränken.

Diese Verhältnisse bedingten, dass in vielen Orten die Herstellung neuer Wasserleitungen in Angriff genommen werden musste. Die Umstände hiezu waren in Bosnien insoferne günstig, als Quellwasser sich in der Regel in nächster Nähe der Städte vorfindet, die Leitungen daher nicht lang werden. In den ersten Jahren der Occupation verdanken dieselben fast ausschließlich ihr Entstehen der Militärverwaltung, welche die Leitungen für den Gebrauch der Truppen herstellte. — Die Landesverwaltung konnte in dieser Zeit aus den schon vorangeführten Gründen sich an diesen Arbeiten nur in sehr geringem Maße, meistens nur durch unentgeltliche Überlassung des Holzes, betheiligen.

Das allen Bewohnern einer Stadt gleichmäßige Bedürfnis nach gutem Wasser, wies bald darauf hin, dass sich alle Interessenten zu einem gemeinsamen Vorgehen einigen, um durch gemeinschaftliche Beitragsleistungen das Zustandekommen allgemein benützbarer Wasserleitungen zu sichern, wobei allerdings die einzelnen Städteverwaltungen wegen ihrer Mittellosigkeit auf eine wirksame Unterstützung durch die Landesregierung angewiesen waren.

Die erste im größeren Style angelegte Wasserleitung entstand im Jahre 1885 in Mostar, deren Kosten sich auf 180.000 fl. beliefen und zum größten Theile aus Landesmitteln gedeckt wurden. Die Herstellung dieser Wasserleitung wurde der Bauunternehmung Karl Freiherr v. Schwarz übertragen.

Das Leitungsnetz aus eisernen Wasserleitungsröhren ist mit allen Abzweigungen 13.833 *m* lang und als Druckleitung hergestellt. Der Wasserbezug erfolgt aus der 5 *km* von Mostar entfernten, hoch gelegenen Radopoljequelle, so dass das Wasser durch Gravitation in die Stadt gelangt. — Die Leistungsfähigkeit beträgt täglich 1.512 m^3, und ist auf der Grundlage berechnet, dass pro Tag und Kopf 45 Liter geliefert werden sollen.

Die öffentlichen Auslaufbrunnen sind theils constant laufende, theils Sparbrunnen mit einer Ergiebigkeit von 0·26 respective 0·37 Liter per Secunde.

Die Militärverwaltung erhält eine dem Bedarfe entsprechende und nach der Gesammtleistungsfähigkeit der Leitung berechnete Wasserquantität, durch speciell nur von ihren Organen benützbare Brunnen, kann aber auch die öffentlichen Auslaufbrunnen benützen.

Für die Städte Sarajevo und Dervent wurden über Auftrag der Landesverwaltung die Projecte von Wasserleitungen bereits ausgearbeitet, deren Ausführung jedoch noch nicht erfolgt ist und insbesondere bei der Leitung für die erstgenannte Stadt wegen der großen Kostensumme Schwierigkeiten bereitet.

Das Zustandekommen einer kleinen hölzernen Wasserleitung von 3 *km* Länge in Vlasenica ist bereits gesichert.

Die Ausführung einer Quellenleitung zur Speisung mehrerer öffentlicher Brunnen in Dolnja Tuzla ist im Zuge, ebenso die Projectirung einer Wasserleitung für die Städte Stolac und Bilek.

Von nicht minderer Bedeutung wie die Wasserversorgung der Städte ist auch jene des offenen Landes, wo der natürliche Wasserbezug mangelt.

In dieser Hinsicht ist insbesondere die Hercegovina und einzelne Theile des Kreises Bihać von der Natur sehr ungünstig bedacht.

Der Karstcharakter dieser Gegenden bedingt eine außerordentliche Wasserarmut, die um so fühlbarer ist, als die prächtigen und ausgedehnten Weideflächen ihrer Hochplateaux die Züchtung eines großen Viehstandes ermöglichen würde.

Durch die Anlage von Cisternen ist das Mittel gegeben, dieser Calamität zum Theile abzuhelfen.

Eine große Anzahl verfallener Cisternen weist darauf hin, dass in lange vergangenen Zeiten der Fleiß der Bewohner sich auf diese Weise zu helfen suchte; dieselben lassen auch darauf schließen, dass mindestens diese Gegenden, insbesondere in der Hercegovina, viel intensiver bewohnt sein mussten, als es jetzt der Fall ist.

Nur wenige dieser Cisternen waren nothdürftig erhalten als das Land occupirt wurde; die Reinlichkeit und Genießbarkeit des Wassers ließ alles zu wünschen übrig.

Die Landesverwaltung hat diesem Übelstande nach Thunlichkeit abzuhelfen gesucht, indem bei Gelegenheit der Straßenbauten und der Straßenerhaltung in der Nähe der Hauptcommunicationen theils die alten Cisternen reparirt, theils neue gebaut wurden. — Auch seitens der Heeresverwaltung wurden mehrfach Cisternen angelegt, jedoch hauptsächlich nur zum eigenen Gebrauche. — Erst im Jahre 1886 konnte an eine gründliche Lösung dieser Aufgabe geschritten und hiefür größere Beträge aus Landesmitteln gewidmet werden.

Aus der nachfolgenden Tabelle ist die Anzahl der wichtigsten Cisternenanlagen ersichtlich, welche zum Theile im Jahre 1887, theils in den folgenden Jahren entweder neu gebaut oder reparirt werden.

Im Bezirke	Neubauten		Reparaturen	
	Cisternen	Tränken	Cisternen	Tränken
Mostar	5	.	5	2
Nevesinje	1	1	12	.
Konjica	1	.	.	.
Ljubuški	2	.	1	.
Stolac	4	3	7	.
Ljubinje	.	4	.	.
Trebinje	3	2	1	4
Bilek	6	5	2	5
Gacko	4	5	5	6
Summe:	26	20	33	17

Die Gesammthöhe der für diese Cisternen und Tränkebauten berechneten Summe beträgt 28.607 fl. 80 kr. und 29.887 Menschen-Robottagwerke; die Höhe der im Jahre 1887 hiefür verwendeten Geldmittel 15.997 fl. 80 kr.

Die Cisternen werden meist mit einem Fassungsraume von 80 bis 150 m^3 hergestellt, aus Bruchstein gemauert und eingewölbt; eine im Karste vorkommende rothe Erde liefert ein vorzügliches Binde- und Dichtungsmittel für diese Bauten.

2. Ent- und Bewässerungen.

Auch die Nothwendigkeit der Vornahme dieser Culturarbeiten concentrirt sich hauptsächlich auf die Hercegovina.

Bereits in der Einleitung wurde der in der Hercegovina häufig vorkommenden Kesselbildungen und der Schlundflüsse (Ponorflüsse) Erwähnung gethan.

Diese Kesselthäler und Becken, oftmals von einer nach vielen Quadratmeilen messenden Ausdehnung, sind im Winter und Frühjahre überschwemmt.

Der auf das Karstterrain auffallende Regen dringt sofort durch die unzähligen Spalten und Risse in das Innere und sammelt sich in unterirdischen Reservoiren zu kolossalen Wassermassen, die, sobald die Reservoire gefüllt sind, als Quellen zutage treten, mitunter von einer Mächtigkeit, welche ihrem Ablauf sofort beim Austritte schon den Charakter eines Flusses verleiht.

Infolge des Mangels offener Abläufe sind auch die die Becken anfüllenden Wassermengen auf die unterirdisch verlaufenden, durch die Klüfte des Karstgesteines gebildeten Saugcanäle angewiesen.

Das Absorbtionsvermögen dieser Canäle, an und für sich meist groß genug, um den Ablauf der Wassermengen im Gleichgewichte mit dem Zulauf zu halten, wird beeinträchtigt durch die von außen kommende Verschlemmung ihrer Öffnungen, und wird hiedurch die Ursache der Überschwemmungen geschaffen.

Ihnen verdanken die Becken ihre Fruchbarkeit durch die erfolgenden Schlammablagerungen und die Winterbewässerung. Die Unregelmäßigkeit und Unberechenbarkeit des Eintrittes und Ablaufes der Überschwemmungen ist aber auch die Ursache, dass auf die sichere Einerntung des reichen Ertrages nicht immer gerechnet werden kann, indem durch den zu frühen Eintritt der Überschwemmungen die reifenden Saaten vernichtet, durch zu späten Verlauf derselben die Aussaat versäumt wird.

Die Regelung dieser Wasserverhältnisse ist eine umso wichtigere Aufgabe, als die von den Überschwemmungen betroffenen Gegenden zu den fruchtbarsten der Hercegovina zählen, und den größeren Theil jener Bodenfläche der Hercegovina einnehmen, die eine intensive Ausnützung des Bodens durch Anbau von Culturpflanzen ermöglicht.

Die Becken, welche in erster Linie den Schauplatz der vorbeschriebenen Verhältnisse bilden, sind:

Das Becken von Imoski,
das Thal des Mlade und Trebišat,
der Rastok,
das Mostarsko blato,
„ Gacko polje,
„ Dabar polje,
„ Popovo polje,
„ Busko blato,
„ Livanjsko polje.

Die Öffnung der Abflüsse durch die Reinigung der der Erdoberfläche zunächst liegenden Partien der Felsspalten schien dem einfachen Beurtheilungsvermögen der Landbevölkerung als hinreichend, um der Calamität abzuhelfen, umsomehr als Überlieferungen aus alten Zeiten bekunden, dass die überschwemmten Territorien einst wasserfrei waren.

In mehreren Gegenden, so im Imoski polje, im Rastok, im Livanjsko polje, griffen daher die zunächst Interessirten, das ist jene, deren Felder am meisten durch die Überschwemmung litten, zur Selbsthilfe und versuchten die Reinigung der Ponore-Schlünde. Diese Bestrebungen hatten auch insoferne zum Theile Erfolg, als dort, wo die Reinigung der Ponore im hinreichenden Maße erfolgte, thatsächlich die Überschwemmungen sich verminderten, so im Livanjsko polje und im Mostarsko blato. Sie bleiben aber insolange nur halbe Maßregeln, als nicht durch Sicherung der Ponore vor wiederkehrender Verschlemmung der Wasserabzug für immer offen gehalten, und durch geeignete Vorkehrungen dafür gesorgt wird, dass die für die Erhaltung der Fruchtbarkeit unbedingt nöthige Bewässerung der betreffenden Territorien erhalten wird und in geregelter Weise erfolge.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist die Ausführung kostspieliger Schleusenanlagen an den Ponoren und die Einführung eines geregelten Bewässerungssystems nöthig.

Zum Zwecke des Studiums dieser Verhältnisse wurde schon im Jahre 1885 ein specieller Fachmann nach Bosnien mit der Weisung entsendet, diesbezüglich Vorschläge zu erstatten.

Das erste Feld dieser Studien war die Regelung der Wasserverhältnisse im Gebiete des Imoski polje, des Trebižat und Mlade, wozu auch der zum Theile auf dalmatinischem Boden gelegene Rastok und die ganz in Dalmatien sich befindenden Becken von Jezero und Jezerac gehören.

Es würde zu weit führen, diese Erhebungen, beziehungsweise die beantragten Arbeiten hier anzuführen; welche Wichtigkeit denselben beizumessen ist, dürfte aber daraus ersichtlich sein, dass es sich um die Melioration von mehreren Quadratmeilen des fruchtbarsten Bodens handelt, der in einzelnen Partien einstens zur Reiscultur benützt wurde, und in jenen Theilen, welche sich einer vor Überschwemmung gesicherten Lage erfreuen, heute die besten Tabaksorten producirt.

Gegenwärtig bildet die Ameliorirung des Gacko polje den Gegenstand des Studiums. Die hier zu ameliorirende Fläche misst 4000 Hektare; allerdings ist dieselbe wegen ihrer Lage in 940 *m* Meereshöhe und der ungünstigen klimatischen Verhältnisse von geringerer Ertragfähigkeit wie das Gebiet des Mlade, aber trotzdem wegen des ausgezeichneten Heues sehr wertvoll.

Ebenfalls in die Kategorie der Ameliorirungsarbeiten zählen jene, welche im oberen Sprečathale und bei Bjelina zum Gegenstande von Studien gemacht wurden.

Die Ursachen der dort auftretenden Überschwemmungen sind die Flüsse, welche diese Landestheile durchziehen, einerseits die Spreča, anderseits für die Gegend von Bjelina die Save.

Die Ameliorirung des oberen Sprečathales, mit einfachen Mitteln durchführbar, bildet gegenwärtig den Gegenstand von Verhandlungen mit der hieran interessirten Bevölkerung, die in erster Linie zu den durch einfache Handarbeit zu bewirkenden Räumungsarbeiten des Flusses, Ziehen von Entwässerungsgräben etc. herangezogen werden soll.

3. Regulirung von Flüssen.

Obwohl die Mündungen der Hauptflüsse des Landes, der Narenta, des Vrbas, der Bosna und Drina, jene der drei letztgenannten auch durch die Flutverhältnisse der Save beeinflusst, Anlass zu Überschwemmungen der angrenzenden Territorien geben, so ist an eine abhelfende Action der Landesverwaltung anbetrachts der enormen Kosten, welche die geeigneten Vorkehrungen zum Schutze des Binnenlandes erfordern würden, doch kaum zu denken.

In Verbindung mit den Studien für die Ameliorirung der Gegend von Bjelina musste auch die Abwehr der Hochwässer der Save und Drina von jenem Territorium in Betracht gezogen werden, doch ist die Ausführung der betreffenden Bauten einer ferneren Zukunft vorbehalten.

Mit Rücksicht auf die beabsichtigte Eröffnung der Dampfschiffahrt auf der Drina, bildet die Räumung des Flussbettes derselben von Felsblöcken und Riffen zur Freimachung einer Fahrrinne gegenwärtig den Gegenstand bezüglicher Arbeiten.

Mit Ausnahme der eingangs erwähnten Überschwemmungsgebiete sind die hydrographischen Verhältnisse der hierländigen Flüsse glücklicherweise so günstig, dass die Nothwendigkeit der Vornahme größerer Flussbauten und Regulirungen nicht vorliegt, demzufolge auch die Landesregierung nicht Anlass fand, hier helfend einzuschreiten.

4. Meteorologische Beobachtungen.

Die in den letzten Jahren durchgeführten Studien für die Ameliorirung einzelner Gegenden des Landes haben den Mangel an meteorologischen Beobachtungen empfindlich fühlbar gemacht, und musste daher daran gedacht werden, vor allem diesem Übelstande abzuhelfen.

Nur in den Stationen Sarajevo, Mostar und Dolnja Tuzla waren meteorologische Beobachtungsstationen activirt.

Die Landesverwaltung hat daher bereits im Jahre 1886 mit der Errichtung einer Reihe weiterer Beobachtungsstationen begonnen und dieselben im Laufe dieses Jahres noch vervollständigt. Gleichzeitig wurde auch mit der Beobachtung der Wasserstände an den wichtigsten Flüssen begonnen.

In den beiliegenden Tabellen Nr. 29 und 30 sind jene Orte angeführt, in welchen vorläufig die vorgenannten Beobachtungen durchgeführt werden.

ÜBERSICHTS-KARTE

über die Communicationen vor und nach der Occupation.

Zeichen-Erklärung

- Römerstraßen.
- Wichtigste Verkehrslinien im XIV, XV und XVI. Jahrhundert.
- Gegenwärtig bestehende Communicationen.

Maßstab 1:750000.

KARTE

der im Jahre 1887 bestehenden

COMMUNICATIONEN

in

Bosnien und der Hercegovina.

Massstab 1 : 500.000.

Zeichenerklärung.

Für die chronologische Darstellung.

- Ende 1879 bestanden. (schwarz)
- 1880 (orange)
- 1881 (rot)
- 1882 (braun)
- 1883 (violett)
- 1884 (gelb)
- 1885 (karmin)
- 1886 (grün)
- 1887 (blau)

Für den Charakter der gebauten Communicationen nach der Farbzeichnung des betreffenden Jahrganges.

- Hauptstrassen, Bezirksstrassen — als Fahrstrassen gebaut.
- Als Reit- oder Fahrwege hergestellt.
- Hauptstrassen, Bezirksstrassen — als Fahrwege gebaut.
- In 2 Jahren als Fahrstrassen hergestellt.
- Als Fahrstrassen ausgebaute Fahrwege.
- Bei der Strassenerhaltung als Fahrstrassen successive reconstruirte Fahrwege.

0 5 10 15 20 Meter.

Gazi-Husrev-Beg-Moschee in Sarajevo.

Grundriss

Fotolithografie aus der k.k. Hof-u. Staatsdruckerei

Hans Niemeczek.

Gazi-Husrev-Beg-Moschee in Sarajevo.

Vordere-Ansicht.

Hans Niemeczek.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 m.

Gazi-Husrev-Beg-Moschee in Sarajevo.

Querschnitt.

Kuršunli-Medressé in Sarajevo.

Grundriss

Fotolithografie aus der k.k.Hof-u.Staatsdruckerei.

Kuršunli-Medressé in Sarajevo.

Vordere-Ansicht.

Fotolithografie aus der k.k. Hof- u. Staatsdruckerei.

Kuršunli-Medressé in Sarajevo.

Querschnitt.

Fotolithografie aus der k.k. Hof-u. Staatsdruckerei.

Wohnhaus des Sadullah eff. Šabanović in Sarajevo.

Grundriss vom Parterre.

0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 m.

Wohnhaus des Sadullah eff. Šabanović in Sarajevo.

Grundriss vom I. Stock.

Fotolithografie aus der k.k. Hof u. Staatsdruckerei

Wohnhaus des Sadullah eff. Šabanović in Sarajevo.

Gassen-Ansicht.

Fotolithografie aus der k.k. Hof-u. Staatsdruckerei.

Wohnhaus des Sadullah eff. Šabanović in Sarajevo.

Garten-Ansicht.

Fotolitografie aus der k.k. Hof-u. Staatsdruckerei.

Wohnhaus des Sadullah eff. Šabanović in Sarajevo.

Vorzimmer u. Divanhana.

Fotolithografie aus der k.k.Hof-u.Staatsdruckerei.

Wohnhaus des Sadullah eff. Šabanović in Sarajevo.

Sommer Frauen-Gemach.

Fotolithografie aus der k.k. Hof-u. Staatsdruckerei.

Tabelle Nr. 1.

Übersicht

über das

technische Personale.

Jahr	Im gemeins. Ministerium		Im Baudepartement								Bei den Kreisbehörden						Gesammtanzahl der technischen Beamten	Anzahl der temporär aufgenommenen Ingenieure
	Oberingenieur	Ingenieur	Regierungsrath	Baurath	Oberingenieur	Ingenieur	Ingenieuradjunct	Ingenieurpraktikant	Werkmeister	Anzahl	Kreisingenieur	Ingenieur extra statum	Ingenieuradjunct	Ingenieuradjunct extra statum	Ingenieurpraktikant	Anzahl		
1879				1						1	6					6	7	2
1880				1	1		1	1		4	6					6	10	4 Straßenstrecken-Ingenieure [1] 8 Privatingenieure 5 Officiere
1881				1	1	2	1	2		7	6		6		6	18	25	6 Privatingenieure [2]
1882				1	1	2	1	2		7	6		6		6	18	25	1
1883				1	1	2	1	2		7	6		6		6	18	25	1
1884				1	2	3	3	2	1	12	6	4	7	4	5	26	38	
1885				1	2	3	3	2	1	12	6	4	7	4	5	26	38	
1886		1	1	1	2	4	3	2	1	14	6	4	7	4	5	26	41	18 Privatingenieure
																		Zusammen.

[1]) Die Straßenstrecken-Ingenieure wurden im Jahre 1881 in das systemisirte Personale eingereiht.

[2]) Die Privatingenieure wurden in der ersten Hälfte des Jahres 1881 entlassen.

Kosten des technischen Bau- und Aufsichtsdienstes								Zusammen		Summe der von der Landesverwaltung verausgabten Straßen-, Brücken-, Hochbau und Straßenerhaltungsbeträge		Percentualverhältnis zwischen Bauaufsichts- und Baukosten
Personalbezüge der Beamten		Bezüge der temporär aufgenommenen Ingenieure		Reisekosten und Diäten des systemisirten Personales		Amts- und Kanzleierfordernis, Tracirungsauslagen						
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
4.950	99	3.413	62	2.156	15	.	.	10.520	76	98.952	74	10·7
[3] 34.332	85	26.292	63	18.757	09	7.387	98	86.770	55	568.104	83	15·3
29.988	80	9.442	23	18.387	46	6.598	72	64.417	21	643.262	29	10·0
32.550	72	1.500	00	22.721	54	3.421	08	60.193	34	675.736	15	8·9
31.102	83	1.500	00	13.350	87	3.040	78	48.994	48	572.578	97	8·5
45.755	92	.	.	27.039	70	5.713	56	78.509	18	768.947	34	10·2
51.712	10	.	.	39.831	42	8.165	68	99.709	20	1,267.560	69	7·9
				Von untenstehenden Summen entfallen auf Straßentracirungen 44.000 fl.								
73.196	40	[4] 34.676	10	32.009	18	34.260	83	174.142	51	1,637.031	16	7·8
303.590	61	76.824	58	174.253	41	68.588	63	623.257	23	6,232.174	17	10·0

[3] Die Stellen des im Jahre 1881 systemisirten Personals wurden zum größten Theile schon während des Jahres 1880 besetzt.

[4] Hievon 12.464 fl. 90 kr. aus den Hochbaudotationen bestritten.

Die in der vorletzten Rubrik eingestellte Gesammtziffer setzt sich zusammen aus den in den Rubriken eingestellten Beträgen der Tabelle Nr. 3, Vertikalrubriken Nr. 3, 4, 5, 6, 7, 9, 10, 11, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, der Tabelle Nr. 26, Vertikalrubrik Nr. 4.

Tabelle Nr. 2.

Ausweis

über die

gesammte Robotschuldigkeit und deren Verwendung in den Jahren 1880 bis 1886 inclusive.

Kreis	Robotschuldigkeit				Ableistung	
	Anzahl der				in Tagewerken	
	robotpflichtigen		schuldigen Tagewerke			
	Personen	Thiere	Personen	Thiere	Personen	Thiere
						Jahr
Sarajevo	34.870	18.636	195.596	111.816	201.471	40.153
Mostar	37.124	12.710	211.169	72.025	121.535	16.296
Travnik	48.531	21.738	288.389	130.430	266.293	80.265
Tuzla	64.037	66.388	320.185	331.940	203.755	48.178
Banjaluka	41.405	40.000	182.409	160.000	130.440	41.008
Bihać	28.302	19.404	103.026	67.902	113.538	52.949
Summe	254.269	178.876	1,300.774	874.113	1,037.032	278.849
						Jahr
Sarajevo	34.071	19.551	204.426	117.306	203.156	53.108
Mostar	36.178	11·425	217.068	63.260	122.277	7.402
Travnik	44.593	22.033	267.558	132.197	174.367	46.696
Tuzla	58.124	62.779	348.744	376.674	473.350	359.855
Banjaluka	48.600	47.534	194.400	189.720	154.571	77.689
Bihać	25.476	19.932	102.008	69.534	151.745	57.220
Summe	247.042	183.254	1,334.204	948.691	1,279.466	601.970
						Jahr
Sarajevo	34.026	19.551	204.156	117.306	81.709	17.673
Mostar	34.048	10.494	196.544	60.055	72.800	18.800
Travnik	43.432	24.774	260.592	148.644	214.475	82.224
Tuzla	.54.422	54.756	326.532	328.536	407.143	378.780
Banjaluka	52.600	33.344	210.400	133.376	209.600	103.940
Bihać	26.755	22.343	133.775	111.715	139.680	105.042
Summe	245.283	165.262	1,331.999	899.632	1,125.407	706.459
						Jahr
Sarajevo	31.885	18.372	191.310	110.232	179.038	49.250
Mostar	33.501	10.119	193.090	58.079	164.500	37.100
Travnik	46.702	30.100	280.212	180.600	251.259	122.332
Tuzla	60.937	55.808	365.622	334.848	371.162	340.160
Banjaluka	52.760	35.014	237.160	153.770	254.858	152.491
Bihać	28.657	24.819	143.285	124.095	137.279	85.595
Summe	254.442	174.232	1,410.679	961.624	1,358.096	786.928

Saldo mit Ende des Jahres				Eingelaufene Relutionsbeträge		Anmerkung
Rückstand		Mehrleistung				
in Tagewerken der						
Personen	Thiere	Personen	Thiere	fl.	kr.	
1880.						
15.757	71.663	21.632	.	.	.	13.137 Tainarbeiter. Tainarbeiter sind zur Linderung des allgemeinen Nothstandes (1880) aus der einheimischen Bevölkerung aufgenommene und bezahlte Arbeiter.
100.607	55.729	10.973	.	.	.	166.490 „
32.731	59.511	10.635	9.346	.	.	3.680 „
116.430	283.762	.	.	.	.	
51.969	118.992	.	.	.	.	
.	14.953	10.512	.	.	.	38.175 „
317.494	604.610	53.752	9.346	.	.	221.482 Tainarbeiter.
1881.						
13.270	64.198	12.000	.	.	.	69 Tainarbeiter.
95.790	55.858	999	.	.	.	
93.191	85.501	.	.	.	.	
8.466	79.714	133.072	62.895	.	.	
56.432	117.734	16.603	5.703	.	.	
4.807	18.661	54.544	6.347	.	.	
271.956	421.666	217.218	74.945	.	.	69 Tainarbeiter.
1882.						
122.447	99.633	.	.	.	.	
123.744	41.255	.	.	.	.	
46.117	67.458	.	1.038	.	.	
88.069	160.702	168.680	210.946	.	.	
24.700	32.360	23.900	2.924	.	.	
7.530	7.590	13.435	917	.	.	
412.607	408.998	206.015	215.825	.	.	
1883.						
11.008	60.982	4.000	.	2.632	.	reluirt: 5.264 Menschentagw.
56.590	20.979	28.000	.	.	.	
33.204	58.268	4.251	.	.	.	
25.042	27.547	30.582	32.859	.	.	
11.844	21.091	34.930	19.812	2.155	20	„ 5.388 „
8.106	38.500	2.100	.	.	.	
145.794	227.367	103.863	52.671	4.787	20	reluirt: 10.652 Menschentagw.

Kreis	Robotschuldigkeit: Anzahl der robotpflichtigen Personen		Anzahl der schuldigen Tagewerke Personen		Ableistung in Tagewerken Personen	
	Personen	Thiere	Personen	Thiere	Personen	Thiere
Jahr						
Sarajevo	30.383	26.274	182.298	157.644	181.305	40.687
Mostar	33.164	10.530	198.984	63.180	224.191	47.994
Travnik	43.727	27.639	262.362	165.834	278.995	152.377
Tuzla	61.600	54.244	400.134	325.464	377.589	238.951
Banjaluka	49.523	41.602	275.203	229.331	260.175	192.907
Bihać	29.316	27.140	175.896	162.840	189.101	155.044
Summe	247.713	187.429	1,494.877	1,104.293	1,511.356	827.960
Jahr						
Sarajevo	31.320	29.227	177.778	163.288	180.436	71.957
Mostar	31.074	9.702	186.437	58.204	182.565	50.908
Travnik	42.055	29.125	239.733	165.991	245.048	138.576
Tuzla	66.441	52.986	398.648	317.729	436.874	237.855
Banjaluka	52.070	35.899	278.689	196.776	336.243	228.703
Bihać	30.973	15.350	185.838	92.100	172.136	88.172
Summe	253.933	172.289	1,467.123	994.088	1,553.302	816.171
Jahr						
Sarajevo	34.530	32.052	207.180	192.312	200.379	60.552
Mostar	38.843	11.553	233.078	69.318	217.360	60.320
Travnik	51.200	33.225	307.200	199.350	356.273	170.394
Tuzla	66.441	52.986	429.182	317.729	384.773	300.874
Banjaluka	64.258	41.884	368.639	243.382	390.269	249.119
Bihać	39.475	20.749	236.850	124.494	205.753	110.125
Summe	294.747	192.449	1,782.129	1,146.585	1,754.807	951.384
Recapi-						
Jahr 1880	254.269	178.876	1,300.774	874.113	1,037.032	278.849
„ 1881	247.042	183.254	1,334.204	948.691	1,279.466	601.970
„ 1882	245.283	165.262	1,331.999	899.632	1,125.407	706.459
„ 1883	254.442	174.232	1,410.679	961.624	1,358.096	786.928
„ 1884	247.713	187.429	1,494.877	1,104.293	1,511.356	827.960
„ 1885	253.933	172.289	1,467.123	994.088	1,553.302	816.171
„ 1886	294.747	192.449	1,782.129	1,146.585	1,754.807	951.384
Totalsumme	1,797.429	1,253.791	10,121.785	6,929.026	9,619.466	4,969.721

Saldo mit Ende des Jahres				Eingelaufene Relutionsbeträge		Anmerkung
Rückstand		Mehrleistung				
in Tagewerken der						
Personen	Thiere	Personen	Thiere	fl.	kr.	
1884.						
7.220	116.957	6.887	.	330	.	reluirt 660 Menschentagw.
3.796	14.828	33.287	60	2.245	40	„ 4.284 „ 418 Thiertage.
29.393	39.160	46.026	25.703	.	.	
67.409	103.225	44.864	16.712		.	
34.166	41.999	20.244	5.637	555	20	„ 1.106 „ 62 „
9.047	8.609	22.252	813	.	.	
151.031	324.778	173.560	48.925	3.130	60	reluirt 6.050 Menschentagw. 480 Thiertage.
1885.						
5.395	91.331	8.053	.	.	.	
3.363	7.686	1.103	528	1.129	90	reluirt 1.612 Menschentagw., 138 Thiertage.
7.231	27.055	15.474	.	1.254	.	„ 2.928 „ 360 „
9.128	104.303	47.354	24.429	.	.	
.	4.462	57.608	36.389	43	20	„ 54 „
15.071	4.100	1.369	172	.	.	
40.188	238.937	130.961	61.518	2.427	10	reluirt 4.594 Menschentagw., 498 Thiertage.
1886.						
6.936	131.760	135	.	.	.	
12.418	8.548	.	.	1.935	80	reluirt 3.300 Menschentagw., 450 Thiertage.
12.760	44.629	62.079	15.673	121	20	„ 246 „
48.355	22.895	3.946	6.040	.	.	
.	2.594	22.884	8.367	810	.	„ 1.254 „ 36 „
31.097	14.369	.	.	.	.	
111.566	224.795	89.044	30.080	2.867	.	reluirt 4.800 Menschentagw., 486 Thiertage.
tulation.						
317.494	604.610	53.752	9.346	.	.	221.482 Tainarbeiter. 69 „
271.956	421.666	217.218	74.945	.	.	221.551 Summe der Tainarbeiter.
412.607	408.998	206.015	215.825	.	.	
145.794	227.367	103.863	52.671	4.787	20	reluirt 10.652 Menschentagw.
151.031	324.778	173.560	48.925	3.130	60	„ 6.050 „ 480 Thiertage.
40.188	238.937	130.961	61.518	2.427	10	„ 4.594 „ 498 „
111.566	224.795	89.044	30.080	2.867	.	„ 4.800 „ 486 „
1,450.636	2,451.151	974.413	493.310	13.211	90	reluirt 26.096 Menschentagw., 1.464 Thiertage.

Tabelle Nr. 3/a und 3/b.

Übersicht

über die

Längen und Kosten des Neubaues und der Erhaltung der einzelnen Straßenzüge.

Tabelle Nr. 3/a.

Von der Landesverwaltung gebaut und erhalten (1880–1887); Längen in km.

Post-nummer	Bezeichnung des Straßenzuges	Bestandene türkische Fahrwege (km)	1878/1879 Von der Heeresverwaltung gebaute Straßen (km)	1878/1879 Von der Heeresverwaltung gebaute Fahrwege (km)	1880 Länge der erhaltenen Straßen (km)	1880 Aufwand für Straßenerhaltung	1880 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1881 Länge der erhaltenen Straßen (km)	1881 Aufwand für Straßenerhaltung	1881 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1882 Länge der erhaltenen Straßen (km)	1882 Aufwand für Straßenerhaltung	1882 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1883 Länge der erhaltenen Straßen (km)	1883 Aufwand für Straßenerhaltung	1883 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten
1	Brod-Sarajevo über Han Compagnie	244·00	215·00	29·20	244·16	fl. 21.535·68 M. 133.581 T. 55.989	.	244·16	fl. 17.107·58 M. 123.173 T. 58.211	.	244·16	fl. 23.581·87 M. 98.625 T. 43.472	fl. 19.000·00	244·16	fl. 25.261·65 M. 131.424 T. 59.086	fl. 12.546·30 M. 12.153 T. 6.968
	„ Janjići	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Kaonike-Janjići	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 42.697·62 M. 12.451 T. 6.750	8·55	.	fl. 721·24
	Janjići-Zenica	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
2	Blažuj-Mostar-Metković über den Paprač	75·00	124·00	37·30	161·30	fl. 30.035·89 M. 55.156 T. 5.795	fl. 2.553·60	161·30	fl. 11.469·27 M. 49.000 T. 3.237	fl. 6.490·00	161·30	fl. 15.839·52 M. 37.870 T. 8.395	.	161·30	fl. 11.735·42 M. 68.836 T. 14.614	fl. 63.530·00 M. 4.500 T. 2.300
	„ „ durch das Paprač-Defilé	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 26.894·51 M. 12.141	.	.	fl. 174.000·00	.	.	.
3	Sarajevo-Gorazda-Svetloborje	.	11·50	106·00	117·50	fl. 3.512·27	fl. 133.359·59 M. 3.500 Tn. 3.678	117·50	fl. 1.922·84 M. 25.266 T. 4.042	fl. 117.112·11 M. 5.202	118·40	fl. 17.303·66 M. 7.820	fl. 3.991·70	118·40	fl. 3.557·71	fl. 64.004·29 M. 54.238 T. 11.782
4	Doboj-Tuzla-Zvornik	70·0	.	44·20	114·25	fl. 5.399·40 M. 28.485 T. 5.174	fl. 38.137·43 M. 51.870 T. 1.466	114·25	fl. 4.737·37 M. 62.555 T. 52.175	fl. 19.777·76 M. 83.117 T. 45.904	116·03	fl. 10.165·04 M. 48.079 T. 23.131	.	116·03	fl. 7.687·76 M. 57.742 T. 51.366	fl. 4.000·00
5	Turbet-Livno-Landesgrenze	80·00	44·00	36·90	133·45	fl. 2.445·94 M. 65·399 T. 5.406	fl. 26.858·86 M. 2.577 Tn. 2.090 T. 733	133·45	fl. 2.447·42 M. 46.296 T. 10.890	M. 9.210 T. 1.719	133·45	fl. 11.012·96 M. 68.504 T. 18.209	.	133·45	fl. 1.889·86 M. 49.566 T. 24.197	.
6	Gradiška-Banjaluka Travnik bis Han Compagnie	196·00	44·00	140·60	196·05	fl. 16.695·97 M. 116·758 T. 37.086	fl. 42.000·00 M. 25.436 Tn. 1.490 T. 9.063	196·05	fl. 10.065·03 M. 68.680 T. 19.999	fl. 6.295·43 M. 26.385 T. 14.319	196·05	fl. 20.838·69 M. 69.390 T. 28.653	fl. 10.005.75 M. 24.585 T. 9.070	196·05	fl. 7.535·76 M. 79.826 T. 28.222	fl. 5.568·20 M. 22.980 T. 6.541
	„ Kaonike	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
7	Tuzla-Brćka über Šibošica	.	.	56·70	56·70	fl. 1.123·17 M. 32.466 T. 12.537		56·70	fl. 1.621·05 M. 65.348 T. 39.117	.	56·70	fl. 2.010·31 M. 19.734 T. 12.798	.	56·70	fl. 1.897·31 M. 25.840 T. 30.606	.
8	(Tuzla) Siminhan über G. Tuzla-Čelić-Brčka	4·22	.	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 4.180 T. 1.300	.	.	.	fl. 3.807·17 M. 49·056 T. 43.336
9	Novi-Bihać-Zavalje	69·00	10·90	.	69·22	fl. 2.115·48 M. 3.154 T. 1.367	fl. 35.642·80 M. 51.464 Tn. 38.175 T. 18.184	69·22	fl. 2.703·49 M. 7.495 T. 5.948	fl. 1.975·93 M. 38.055 T. 1.716	69·22	fl. 7.748·59 M. 4.305 T. 4.435	fl. 1.300·00 M. 64.875 T. 32.395	69·22	fl. 2.398·00 M. 6.218 T. 2.910	fl. 2.349·37 M. 35.560 T. 29.359
10	Carina-Trebinje-	10·00	.	20·50	20·50	.	.	.	.	fl. 2.810·00 M. 12.730 T. 108	.	.	.	.	.	fl. 22.000·00
	-Bilek-	.	.	27.60	.	.	fl. 13.652·19 M. 5.400 Tn. 63.582 T. 5.330	48·10	fl. 32·57 M. 4.116	.	48·10	fl. 6.796·48 M. 7.500 T. 1.200	fl. 2.000·00	48·10	fl. 1.032·00 M. 19.600 T. 2.500	.
	-Plana-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	-Avtovac	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 6.000·00	.	.	.
11	Rogatica-Jabukasattel	.	13·30	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	25·29	fl. 1 865·00	.
	Gorazda-Foča	.	.	.	.	fl. 932·06	fl. 22.566·65 M. 30.530 Tn. 9.219	25·29	fl. 1.708·04 M. 432 T. 160	fl. 600·00 M. 30.958	25·29	fl. 22·01 M. 1.062 T. 84	.	33·50	fl. 8.441·16 M. 18.180 T. 4.914	fl. 3.000·00
12	Sarajevo-Rogatica	.	13·70	57·20	70·91	fl. 3.108·35 (für 12 und 13)	fl. 81.755·45 M. 7.374	70·91	fl. 12.103·99 M. 39.208 T. 10.476 (für 12 und 13)	fl. 3.569·35	70·91	fl. 3.277·80 M. 23.818 T. 2.397 (für 12 und 13)	.	70·91	fl. 3.561·91 M. 16.752 T. 7.697 (für 12 und 13)	.
13	Rogatica-Višegrad-Uvac	.	.	.	77·33		fl. 93.164·57 M. 11.556	77·33		fl. 3.474·70	77·33		M. 2.220 T. 186	77·33		.
14	Čadjavica-Ključ-Petrovac-Bihać	84·00	.	.	111·15	fl. 1.903.89 M. 10.050 T. 6.066	M. 21.148 T. 14.696	111·15	fl. 3.466·13 M. 7.671 T. 4.475	M. 30.879 T. 13.960	111·15	fl. 2.680·14 M. 42.761 T. 28.072	.	111·15	fl. 932·47 M. 6.900 T. 3.519	fl. 248·60 M. 7.700 T. 4.551
15	Mostar-Ljubuški-Landesgrenze	.	.	.	.	fl. 126·65	fl. 6.436·10 M. 41.059	.		fl. 1.506·49 M. 2.852 T. 502	.	fl. 2.155·74 M. 4.300 T. 1.600	fl. 57.480·87 M. 5.800 T. 1.700	47·00	fl. 367 M. 8.100 T. 2.200	fl. 2.726·80
16	Mukoshan-Nevesinje	4·00	.	3·00	.	.	fl. 10.828·39 M. 2.924 Tn. 55.408 T. 1.284	.	fl. 267·43	fl. 41.706.91 M. 40.535 Tn. 69 T. 4.692	33·70	fl. 2.459·13 M. 8.800 T. 2.600	.	33·70	fl. 437·70 M. 13.500 T. 5.100	.
	„ „ über Kifinoselo	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ „ Gacko-Avtovac	.	.	.	.	.	fl. 5.669·71 M. 3.552 T. 3.550	.		fl. 3.100·00	.	.	.	.	.	.
17	Domanović-Stolac	.	3·30	.	.	fl. 200·00	fl. 8.583·59 M. 23.000 Tn. 28.000 T. 2 400	.	fl. 340·88	fl. 4.000·00 M. 11.004 T. 68	17·80	fl. 3.698·62 M. 2.100 T. 700	.	17·80	fl. 4.638·78 M. 3.800 T. 1.400	.
18	Stolac-Plana-Rogadov dub	.	.	.	.	.	fl. 9.095·14 Tn. 12.000	.	.	M. 1.277 T. 89	54·10	M. 900 T. 200	.	54·10	fl. 1.500·00 M. 2.200 T. 500	.
19	Raća-Bjelina-Zvornik	73·00	.	.	73·13	fl. 2.038·07 M. 5.940 T. 678	.	73·13	fl. 690·30 M. 35.531 T. 46.653	.	73·13	fl. 4.989·86 M. 101.341 T. 153.356	fl. 2.500·00 M. 32.141 T. 1.106	73·13	fl. 668·10 M. 39.442 T. 28.198	M. 30.728 T. 16.756
	bis Novakasaba	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ Vlasenica	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ Ploća	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
20	Bugojno-G. Vakuf-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 17.839 T. 4.713	fl. 14.019·89 M. 29.440 T. 26.557
	-Prozor (bis 3·92 km über Prozor)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ -Ramamündung	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
21	Banjaluka-Maslovare-Bosnathal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
22	Jajce-Dol. Vakuf	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
23	Zufahrtsstraßen zur Bahn Doboj-Siminhan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
24	Tasovčić-Čapljina	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
25	Čelinac-Teslić	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
26	Han Sumbulovac-Miljačkathal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Zusammen:	909·22	479·70	559·20	1.445·65	fl. 91.172·82 M. 450.989 T. 130.098	fl. 530.304·07 M. 312.891 T. 56.706 Tn. 213.642	1.498·54	fl. 70.683·39 M. 542.771 T. 255.383	fl. 239.313·19 M. 296.345 Tn. 69 T. 83.077	1.606·82	fl. 134.580·42 M. 551.089 T. 330.602	fl. 318.975·94 M. 142.072 T. 51.207	1.695·87	fl. 85.407·59 M. 565.765 T. 271.742	fl. 198.521·86 M. 246.355 T. 148.150

Post-nummer	Bezeichnung des Straßenzuges	1884 Länge der erhaltenen Straßen (km)	1884 Aufwand für Straßenerhaltung	1884 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1885 Länge der erhaltenen Straßen (km)	1885 Aufwand für Straßenerhaltung	1885 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1886 Länge der erhaltenen Straßen (km)	1886 Aufwand für Straßenerhaltung	1886 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1887 Länge dar erhaltenen Straßen (km)	1887 Aufwand für Straßenerhaltung	1887 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	Anmerkung
1	Brod-Sarajevo über Han Compagnie	244·16	fl. 19.958·23 M. 57.020 T. 36.923	fl. 1.783·60 M. 14.723 T. 5.549	244·16	fl. 16.033·81 M. 77.051 T. 46.963	.	.	.	.	.	.	.	
	„ Janjići	.	.	.	.	.	.	237·80	fl. 15.848·81 M. 82.000 T. 63.432	fl. 2.271·13 M. 3.550	237·80	.	.	
	Kaonike-Janjići	8·55	.	.	8·55	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Janjići-Zenica	.	.	.	.	fl. 173·06	fl. 4.293·92 M. 14.224 T. 10.229	.	.	fl. 479·82	.	.	.	
2	Blažuj-Mostar-Metković über den Paprač	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	„ „ durch das Paprač-Defilé	167·52	fl. 16.685·25 M. 76.400 T. 19.880	fl. 19.991·70 M. 900 T. 340	167·52	fl. 25.494·65 M. 64.571 T. 20.239	.	167·52	fl. 22.645·84 M· 76.446 T. 18.525	.	167·52	.	.	
3	Sarajevo-Gorazda-Svetloborje	118·40	fl. 22.347·97 M. 37.357 T. 7.282	fl. 51·78	118·40	fl. 27.292·23 M. 24.160 T. 8.950	fl. 700·00	118·40	fl. 21.118·97 M. 30.774 T. 7.100	.	118·40	.	.	2·79 *km* im Bau.
4	Doboj-Tuzla-Zvornik	116·03	fl. 9.291·32 M. 19.976 T. 23.654	fl. 5.948·46 M. 46.158 T. 11.501	120·64	fl. 7.756·65 M. 30.848 T. 28.618	fl. 13.136·19	120·64	fl. 9.721·61 M. 60.610 T. 59.570	.	120·64	.	.	10·80 *km* im Bau.
5	Turbet-Livno-Landesgrenze	133·45	fl. 5.539·22 M. 29.319 T. 29.438	.	133·45	fl. 5.741·23 M. 50.625 T. 35.893	.	133·45	fl. 4.497·31 M. 27.143 T. 23.488	.	133·45	.	.	4·92 *km* im Bau.
6	Gradiška-Banjaluka Travnik bis Han Compagnie	196·05	fl. 12.282·57 M. 68.240 T. 42.497	.	196·05	fl. 12.976·43 M. 75.238 T. 39.636	fl. 312·00	.	.	.	.	.	.	
	„ Kaonike	.	.	.	.	.	fl. 807·49 M. 9.171 T. 3.251	206·44	fl. 11.535.00 M. 80.686 T. 39.306	.	206·44	.	.	
7	Tuzla-Brćka über Šibošica	56·70	fl. 1.896·08	.	.	.	.	.	M. 1.764 T. 2.076	.	.	.	.	
8	(Tuzla) Siminhan über G. Tuzla-Čelić-Brčka	.	fl. 2.696·46 M. 2.861 T. 2.642	fl. 10.332·78 M. 80.804 T. 51·288	50·07	fl. 3.944·45 M. 36.180 T. 27.256	fl. 5.327·26 M. 21.986 T. 9.500	50·07	fl. 5.742·18 M. 29.430 T. 19.902	fl. 9.125·00	50·07	.	.	
9	Novi-Bihać-Zavalje	69·22	fl. 3.309·88 M. 54.382 T. 40.921	.	69·22	fl. 4.932·68 M. 39.928 T. 23.657	fl. 1.458·49	69·22	fl. 5.645·88 M. 46.249 T. 17.075	fl. 16.644·23 M. 10.849 T. 2.742	69·22	.	.	
10	Carina-Trebinje-	.	.	.	.	.	fl. 1.807·89 M. 4.360	.	.	fl. 7.585·02 M. 9.600	.	.	.	
	-Bilek-	48·10	fl. 1.153·18 M. 18.500 T. 4.318	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	-Plana-	.	.	fl. 34.763·84 M. 1.200	62·00	fl. 2.885·59 M. 12.532 T. 5.289	.	.	fl. 4.310·68 M. 15.100 T. 7.200	fl. 81.498·08	.	.	.	
	-Avtovac	.	.	.	.	.	fl. 63.597·57	77·00	.	.	94·00	.	.	
11	Rogatica-Jabukasattel	25·29	fl. 7.275·4	.	25·29	.	.	25·29	fl. 3.918·1	.	25·29	.	.	
	Gorazda-Foča	33·50	fl. 2.286·46 M. 3.100 T. 1.200	.	33·50	fl. 8.362·73 M. 6.704 T. 3.460	fl. 20.000·00	33·50	fl. 879 26 M. 14.678 T. 6.484	fl. 5.891·32 M. 12.000	33·50	.	.	4·15 *km* im Bau.
12	Sarajevo-Rogatica	70·91	fl. 3.957·50 M. 9.430 T. 4.620	.	70·91	fl. 3.283·74 M. 10.042 T. 7.228	.	70·91	fl. 3.251·55 M. 8.068 T. 2.502	fl. 24.961·22 M. 4.104	70·91	.	.	
13	Rogatica-Višegrad-Uvac	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
14	Čadjavica-Ključ-Petrovac-Bihać	111·15	fl. 8.546·17 M. 32.385 T. 39.350	.	111·15	fl. 2.561·50 M. 31.806 T. 18.961	.	111·15	fl. 3.294·08 M. 40.459 T. 16.126	.	111·15	.	.	
15	Mostar-Ljubuški-Landesgrenze	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
16	Mukoshan-Nevesinje	33·70	.	.	33·70	.	.	33·70	.	.	.	.	.	
	„ „ über Kifinoselo	.	.	.	.	.	.	.	fl. 1.738·25 M. 17.170 T. 6.900	fl. 109.844·29 M. 7.000 T. 2.280	55·70	.	.	33·80 *km* im Bau.
	„ „ Gacko-Avtovac	.	M. 5.400 T. 5.128	.	4·80	M. 5.049 T. 3.900	.	4·80	.	.	4·80	.	.	
17	Domanović-Stolac	17·80	M. 7.500 T. 1.612	.	17·80	fl. 850·37 M. 5.480 T. 1.010	.	17·80	fl. 951·44 M. 4.300 T. 1.500	.	17·80	.	.	
18	Stolac-Plana-Rogadov dub	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
19	Raća-Bjelina-Zvornik	73·13	fl. 2.653·05 M. 9.603 T. 12.605	.	73·13	fl. 3.439·05 M. 13.194 T. 10.874	fl. 788.07 M. 5.860 T. 1.684	.	.	.	.	.	.	
	bis Novakasaba	.	.	fl. 13.281·62 M. 60.600 T. 8.800	.	.	.	.	.	fl. 734·07 M. 3.470 T. 940	.	.	.	
	„ Vlasenica	.	.	.	.	.	fl. 81.703·88 M. 76.979 T. 12.423	99·52	fl. 5.424·84 M. 35.479 T. 30.880	fl. 57.921·13 M. 61.224 T. 50.788	122·12	.	.	11·20 *km* im Bau.
	„ Ploća	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
20	Bugojno-G. Vakuf-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	-Prozor (bis 3·92 km über Prozor)	43·23	fl. 7.902·20 M. 7.632 T. 8.371	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	„ -Ramamündung	.	.	fl. 74.966·84 M. 46.582 T. 16.434	63·51	fl. 8.568·43 M. 16.313 T. 13.807	fl. 37.555·38 M. 22.590 T. 28.128	63·51	fl. 6.341·86 M. 31.982 T. 23.644	fl. 658·02	63·51	.	.	
21	Banjaluka-Maslovare-Bosnathal	.	.	.	.	.	fl. 203·60 M. 32.404 T. 23.841	.	fl. 1.254·44	fl. 95.000·00 M. 94.480 T. 59.956	63·09	.	.	15·72 *km* im Bau.
22	Jajce-Dol. Vakuf	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 60.000·00 M. 149.939 T. 49.946	20·51	.	.	13·29 *km* im Bau.
23	Zufahrtsstraßen zur Bahn Doboj-Siminhan	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 9.483·65	1·67	.	.	
24	Tasovčić-Čapljina	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 11.296.88 M. 13.100 T. 3.500	1·10	.	.	
25	Čelinac-Teslić	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	10·00 *km* im Bau.
26	Han Sumbulovac-Miljačkathal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	5·69 *km* im Bau.
	Zusammen:	1.533·19	fl. 127.780·94 M. 439.105 T. 280·441	fl. 161.120·62 M. 250.967 T. 93.912	1.570·15	fl. 134.296·60 M. 499.721 T. 295.741	fl. 231.691·74 M. 187.574 T. 89·056	1.640·72	fl. 128.120·12 M. 602.338 T. 345.710	fl. 493.393·86 M. 369.316 T. 170.152	1.788·69	.	.	

In den Rubriken „Aufwand“ bedeuten: fl. die Baarausgaben,
M. die Menschenrobottagwerke

Postnummer	Bezeichnung des Straßenzuges	Bestandene türkische Fahrwege	1878/1879 Von der Heeresverwaltung gebaute Straßen	1878/1879 Von der Heeresverwaltung gebaute Fahrwege	1880 Länge der erhaltenen Straßen	1880 Aufwand für Straßenerhaltung	1880 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1881 Länge der erhaltenen Straßen	1881 Aufwand für Straßenerhaltung	1881 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1882 Länge der erhaltenen Straßen	1882 Aufwand für Straßenerhaltung	1882 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1883 Länge der erhaltenen Straßen	1883 Aufwand für Straßenerhaltung	1883 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1884 Länge der erhaltenen Straßen	1884 Aufwand für Straßenerhaltung	1884 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1885 Länge der erhaltenen Straßen	1885 Aufwand für Straßenerhaltung	1885 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1886 Länge der erhaltenen Straßen	1886 Aufwand für Straßenerhaltung	1886 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	1887 Länge der erhaltenen Straßen	1887 Aufwand für Straßenerhaltung	1887 Aufwand für Straßen- und Brückenbauten	Anmerkung
					Von der Landesverwaltung gebaut und erhalten																								
		km	km	km	km			km			km			km			km			km			km			km			
1	Šamac-Brčka-Bjelina	86·0	.	86·0	85·88	fl. 1.274·12 M. 35.046 T. 9.288	.	85·88	fl. 1.917·63 M. 46.132 T. 42.256	M. 5.525 T. 5.558	85·88	fl. 5.247·17 M. 60.035 T. 78.431	M. 77.761 T. 54.823	85·88	fl. 3.074·39 M. 37.791 T. 26.331	M. 12.726 T. 7.400	85·88	fl. 2.913·24 M. 32.931 T. 29.901	.	85·88	fl. 6.726·42 M. 49.883 T. 40.580	.	85·88	fl. 3.842·41 M. 37.369 T. 24.066	.	85·88	.	.	
2	Šamac-Srnice	35·0	.	.	35·41	fl. 271 M. 18.934 T. 4.835	.	35·41	fl. 1.279·64 M. 39.921 T. 37.461	.	35·41	fl. 520·65 M. 8.000 T. 11.209	.	35·41	fl. 1.618·03 M. 4.023 T. 8.481	.	35·41	fl. 285·20	.	35·41	fl. 450·00 M. 14.768 T. 16.260	.	35·41	fl. 406·12 M. 8.152 T. 3.070	.	35·41	.	.	
3	Sarajevo-Visoko-	.	.	35·0	35·0	fl. 788·60 M. 25.194 T. 10.628	.	35·00	M. 3.573 T. 1.088	.	35·00	fl. 242·62 M. 6.243 T. 292	.	35·00	M. 12.425 T. 17.318	.	35·00	fl. 926·20 M. 4.750 T. 1.270	.	35·00	fl. 1.500·75 M. 11.140 T. 3.802	.	.		.	.	.	.	
	-Doboj-Zenica	60·0	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	60·00	fl. 1.022·67 M. 7.674 T. 4.176	.	60·00	.	.	
4	Kiseljak-Fojnica	15·0	.	15·0	15·84	M. 225 T. 90	fl. 1.820·0	15·84	M. 2.255	T. 410	15·84	fl. 607·10 M. 600 T. 41	.	15·84	.	.	15·84	fl. 135·68 M. 370 T. 14	.	15·84	.	fl. 1.696·78 M. 8.451 T. 2.629	15·84	.	fl. 3.057·86 M. 13.170 T. 4.128	15·84	.	.	3·58 km im Bau.
5	Klasnice-Prnjavor-Dervent	67·0	.	67·0	67·82	fl. 4.075·40 M. 4.900 T. 810	.	67·82	fl. 781·10 M. 17.622 T. 10.458	fl. 2.842·65 M. 3.976	67·82	fl. 3.319·32 M. 27.800 T. 20.400	fl. 1.298·90 M. 8.000 T. 7.680	67·82	fl. 952·50 M. 46.104 T. 31.432	.	67·82	fl. 1.794·88 M. 26.398 T. 20.770	.	67·82	fl. 1.138·57 M. 24.526 T. 25.441	.	67·82	fl. 957·88 M. 15.033 T. 13.126	.	67·82	.	.	17·0 km im Bau.
6	(Banjaluka) Budžak-Prjedor-Novi-Kostajnica	109·0	.	109·0	109·48	fl. 1.065·07 M. 8.060 T. 2.405	.	109·48	fl. 1.186·79 M. 15.739 T. 14.436	.	109·48	fl. 1.322·66 M. 15.600 T. 2.300	.	109·48	fl. 514·08 M. 32.375 T. 16.309	.	109·48	fl. 904·86 M. 36.386 T. 23.358	.	109·48	fl. 1.875·92 M. 39.929 T. 37.997	fl. 42·27 M. 2.476 T. 177	109·48	fl. 3.084·35 M. 51.791 T. 34.470	.	109·48	.	.	
7	Prjedor-Sanskimost-Ključ	70·0	.	.	70·72	fl. 764·22 M. 935 T. 477	M. 4.726 T. 2.596	70·72	fl. 762·96 M. 1.670 T. 805	M. 19.542 T. 12.635	70·72	fl. 3.082·70 M. 25.530 T. 20.960	fl. 800	70·72	fl. 1.171·49 M. 39.225 T. 20.118	.	70·72	fl. 1.099·12 M. 22.513 T. 8.044	.	70·72	fl. 1.773·92 M. 14.478 T. 9.850	.	70·72	fl. 965·10 M. 34.374 T. 16.306	.	70·72	.	.	
8	Tešanj-Hauptstraße Brod-Sarajevo bis Doboj	14·0	.	14·0	13·94	.	.	13·94	M. 4.886 T. 3.584	.	13·94	fl. 801·40 M. 4.000 T. 1.950	.	13·94	fl. 21·00 M. 4.040 T. 2.750	.	13·94	fl. 226·00 M. 970 T. 1.644	.	13·94	fl. 246·05 M. 5.820 T. 6.573	.	13·94	fl. 245·00 M. 3.839 T. 615	.	13·94	.	.	
9	Kostajnica-Dubica	23·0	.	23·0	23·0	fl. 122·90	.	23·00	fl. 1.147·45 M. 3.019 T. 3.550	.	23·00	fl. 83·54 M. 6.900 T. 2.000	.	23·00	fl. 102·50 M. 19.535 T. 5.924	.	23·00	fl. 658·55 T. 15.221 T. 7.680	.	23·00	fl. 1.550·94 M. 24.430 T. 16.953	.	23·00	fl. 458·89 M. 22.795 T. 13.186	fl. 1.580·68 M. 9.458 T. 5.010	23·00	.	.	9·0 km im Bau.
10	Bugojno-Goruji-Vakuf	19·0	.	19·0	19·51	fl. 1.682·22 M. 6.516 T. 692	Tn. 100	19·51	fl. 3.165·87 M. 7.347 T. 2.210	.	19·51	fl. 777·28 M. 18.927 T. 3.562	.	.	fl. 259·29	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Prozor	.	.	.	.		fl. 14.058·00 M. 14.569 T. 3.233	.	.	fl. 1.591·58 M. 11.053 T. 581	.	.	.	28·81	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
11	Srnice-Gračanica-Maglaj	60·0	.	60·0	60·48	fl. 2.035·00 M. 12.732 T. 6.171	.	60·48	fl. 512·10	fl. 4.776·32 M. 32.969 T. 40.066	60·48	fl. 1.095·17 M. 14.690 T. 12.582	fl. 989·00	60·48	fl. 761·74 M. 17.963 T. 17.879	.	60·48	fl. 975·08 M. 8.163 T. 13.303	.	60·48	fl. 2.029·98 M. 21.084 T. 19.767	.	60·48	fl. 1.950·78 M. 24.284 T. 17.571	.	60·48	.	.	
12	Brčka-Srnice	30·0	.	.	.	.	.	.	.	M. 23.080 T. 18.672	30·62			30·62			30·62			30·62			30·62			30·62			
13	Tešanj-Ukrinabrücke-	.	.	.	.	.	M. 41.000 T. 15.000	.		M. 10.443 T. 3.791	31·00	.	.	31·00	.	.	31·00		.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Prnjavor	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 1.600 T. 1.400	.	.	M. 1.648 T. 918	.	.	M. 842 T. 680	fl. 2.417·37 M. 28.208 T. 26.592	45·50	fl. 590·45 M. 27.300 T. 8.472	fl. 636·51	45·50	fl. 583·40 M. 3.861 T. 1.760	.	45·50	.	.	
14	Vrtoće-Kulenvakuf	15·00	.	.	.	M. 1.386	.	.	.	.	.	.	.	15·55	fl. 12·43 M. 16.500 T. 9.981	.	15·55	fl. 193·55	fl. 423·96	15·55	M. 6.100 T. 2.100	.	15·55	fl. 220·00 M. 6.849 T. 8.158	.	15·55	.	.	4·8 km nach Boričevac im Bau.
15	Dervent-Odžak-	.	.	.	.	.	.	.	.	.	[1]) 43·00	.	.	43·00	M. 5.718 T. 4.074	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	[1]) Durch Gemeinderobot erhalten.
	-Šamac	59·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	59·14	fl. 1.256·03 M. 4.950 T. 2.436	.	59·14	fl. 572·30 M. 27.337 T. 17.593	.	59·14	fl. 778·53 M. 29.126 T. 19.400	.	59·14	.	.	
	Dervent-Dubočac	10·0	.	.	.	.	.	.	.	.	10·00	fl. 64·80	.	10·00	fl. 200·00 M. 187	.	10·00	fl. 355·64 M. 2.505 T. 2.172	.	10·00	fl. 230·00 M. 22.106 T. 11.861	.	10·00	fl. 112·24 M. 9.858 T. 8.980	.	10·00	.	.	
	Banjaluka-Vrbanje-Kotor-Varos	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 728·60	fl. 5.612·90 M. 16.000 T. 9.000	32·30	fl. 4.893·60 M. 16.650 T. 9.800	M. 11.071 T. 14.250	32·30	fl. 1.318·10 M. 1.660 T. 4.800	.	32·30	fl. 2.153·77 M. 17.931 T. 4.767	.	.	.	.	.	.	.	
	Bihać-Cazin-Maljevac	27·00	.	.	.	.	.	.	.	M. 38.000	62·58	fl. 164·67 M. 24.239 T. 19.391	.	62·58	fl. 364·00 M. 9.100 T. 2.767	.	62·58	fl. 3.481·34 M. 19.086 T. 14.639	M. 6.810 T. 5.492	62·58	fl. 4·20	.	62·58	fl. 187·70 M. 15.524 T. 10.597	.	62·58	.	.	
	Krupa-Cazin-Prosječenikamen	.	.	.	.	fl. 459·26 T. 7.040	M. 20.000 T. 3.000	.	fl. 218·29	M. 8.356 T. 20·988	40·75	M. 21.370 T. 13.789	.	40·75	M. 20.886 T. 14.237	.	40·75	fl. 226·40 M. 600 T. 540	.	40·75	fl. 793·12 M. 18.380 T. 6.112	.	40·75	fl. 308·40 M. 25.336 T. 17.042	.	40·75	.	.	
	Otoka-Buzim-Vrnograc-Oblaj	49·00	.	49·00	.	.	.	.	.	.	[1]) 49·00	.	.	49·00	fl. 26·80	.	49·00	fl. 202·40	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	[1]) Durch Gemeinderobot erhalten.
	-Vrnograc-Oblaj	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 1.358·40 M. 15.242 T. 10.803	10·00	M. 1.120 T. 300	.	10·00	fl. 601·49 M. 24.440 T. 19.594	.	10·00	.	.	
	Stolac-Ljubinje	.	.	.	.	.	fl. 1.200·00 T. 117 Tn. 7.500	.	.	.	19·00	M. 1.500 T. 500	.	19·00	M. 2.000 T. 600	.	19·00	fl. 458·66 M. 3.600 T. 900	.	19.00	fl. 294·40 M. 2.900 T. 1.300	.	19·00	fl. 714·95 M. 4.000 T. 940	.	19·00	.	.	4·0 km gegen Ravno im Bau.
	Stabnjahan-Vareš		.	.	.	.	M. 13.038 T. 8.076	.	fl. 980·84	M. 26.811 T. 3.726	.	.	fl. 794·94 M. 6.942 T. 5.850	7·0	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	Stabnjahan-Duboštica	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	fl. 52.896·39 M. 29.232 T. 8.480	47·85	fl. 1.709·74 M. 5.861 T. 2.100	fl. 205·90	47·85	fl. 2.518·33 M. 11.860 T. 5.720	.	47 85	fl. 1.857·31 M. 9.836 T. 2.040	.	47·85	.	.	
	Livno-Glamoč	.	.	.	.	fl. 2.752·46	M. 14.924 T. 15.478		fl. 1.036·31 M. 1.250 T. 524	M. 8.290 T. 266	.	fl. 139·85 M. 4.450 T. 4.560	M. 8.785 T. 3.330	.	M. 15.860 T. 6.880	.	.	M. 1.560 T. 2.436	fl. 2.998·86 M. 36.858 T. 19.412	35·88	fl. 1.338·87 M. 5.778 T. 2.450	.	35·88	fl. 2.000·00 M. 25.184 T. 11.627	fl. 2.990·22 M. 22.288 T. 2.676	35·88	.	.	
	Županjac-Šuica	.	.	.	.	fl. 292.15	M. 10.448 T. 157	.	fl. 990·23	M. 7.310 T. 240	.	fl. 606·18 M. 2.123 T. 6.491	M. 9.882 T. 2.889	17·50	fl. 62·00 M. 2.890 T. 6.380	M. 12.150 T. 3.860	17·50	fl. 314·84 M. 15.689 T. 12.887	.	17·50	fl. 1.381·97 M. 17.796 T. 4.737	.	17·50	fl. 820·00 M. 18.560 T. 14.692	.	17·50	.	.	7 km gegen Pošušje im Bau.
	Rogatica-Višegrad-Uvac	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77.33	fl. 2.046·94 M. 16.618 T. 5.060	.	77·33	fl. 1.724·80 M. 14.200 T. 9.126	fl. 829·75 M. 2.328	77·33	fl. 2.034·83 M. 17.223 T. 6.576	.	77·33	.	.	2·55 km im Bau.
	Mukošhan-Nevesinje	6·00	6·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	33·70	fl. 771·07 M. 9.500	.	33·70	fl. 1.155·20 M. 7.580 T. 2.750	.	.	.		.	.	.	
	Mostar-Ljubuški-Landesgrenze (Vrgoraz)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47·00	fl. 957·98 M. 18.200 T. 7.726	.	47·00	fl. 2.460·06 M. 6.890 T. 1.700	.	47·00	fl. 1.450·49 M. 11.000 T. 5.000	.	47.00	.	.	
	Stolac-Fatnica-Plana	47·00	.	47·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 20.429·18 M. 17.200 T. 4.900	47·10	fl. 1.597·48 M. 4.360 T. 2.583	fl. 1.105·06 M. 13.900 T. 3.500	47·10	fl. 1.906·61 M. 11.600 T. 3.800	.	47·10	.	.	
	Tuzla-Dokanj-Breške	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 35·00	.	5·00	fl. 183·30 M. 5.006 T. 5.508	.	5·00	fl. 525.00 M. 3.311 T. 3.622	.	5.00	M. 600 T. 600	.	5·00	.	.	
	Sanskimost-Palanka	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 36·84	fl. 2.305·22 M. 21.320 T. 7.860	25·50	fl. 285·05 M. 12.600 T. 4.228	fl. 20·00	25·50	fl. 490·80 M. 17.782 T. 11.117	.	25·50	.	.	38·53 km gegen Krupa im Bau.
	Visoko-Kiseljak	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 1.920 T. 204	.	.	.	.	.	fl. 7.136·80 M. 39.886 T. 5.124	15·18	fl. 537·68 M. 13.340 T. 8.446	.	15·18	fl. 2.056·37 M. 10.441 T. 4.490	fl. 9.882·74 M. 4.000 T. 328	15·18	.		
	Drinača-Ljubovija	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 38.365 T. 12.366	.	fl. 896·45	M. 14.478 T. 2.524	.	fl. 209·24	fl. 1.649·06 M. 19.700 T. 39.060	.	.	fl. 2.122·93 M. 50.308 T. 8.872	38·50	fl. 70·36	fl. 3.067·06 M. 37.144 T. 2.672	38·50	fl. 328·57 M. 15.468 T. 9.593	fl. 1.367·95 M. 2.815 T. 900	38·50	.	.	
	Ljubovija-Srebrenica	.	.	13·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.			.			.				
	(Bjelina) Sulinhan-Zabrdje-Koraj	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 33.700 T. 33.040	.	.	.	.	29·54	M. 29.094 T. 12.585	.	29·54	fl. 319·45 M. 17.305 T. 15.558	.	.	.	.	
	(Bjelina) Sulinhan-Zabrdje-Koraj-Čelić	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 1.082·50	.	.	.	.	.	fl. 666·11 M. 6.000 T. 3.570	34·50	.	.	
	Gradačac-Modrić-Šamac	35·00	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 266·36 M. 14.281 T. 16.789	.	.	M. 12.420 T. 22.114	.	35·12	fl. 205·35 M. 5.700 T. 11.120	.	35·12	fl. 3.120 M. 2.780	.	35·12	.	.	
	Čapljina-Ljubuški-Vitina	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 39.600 T. 8.300	.	.	fl. 11.828·87 M. 54.500 T. 500	25·50	fl. 490·08 M. 2.850 T. 900	.	.	.	.	.	.	.	
	Klobuk	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 5.344·26 M. 29.300 T. 5.400	29·50	fl. 908·30 M. 17.300 T. 4.100	.	.	.	.	4·5 km im Bau.
	Čapljina-Ljubuški gegen Rušici	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 3.796·71 M. 11.100	32·50	.	.	
	Tuzla-Kladanj	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 259·80	.	.	.	fl. 1.349·67 M. 17.659 T. 17.913	6·22	.	fl. 5.175·49 M. 32.862 T. 24.918	15·50	fl. 173.10 M. 2.904 T. 2.208	fl. 34.404·40 M. 37.234 T. 19.312	31·21	.	.	11·35 km im Bau.
	Tuzla-Šibošica-Krampenhan	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	47·74	fl. 973·56	.	47·74	.	.	
	Han-Compagnie-Zenica	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	12·87	fl. 908·00 M. 6.310 T. 2.657	.	12·87	.	.	
	Žepce (Abzweigung von der Hauptstraße Brod-Sarajevo bis Novi-Šeher)	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	M. 2.563 T. 1.018	.	.	.	.	.	fl. 1.320·30 M. 8.452 T. 6.560	5·10	.	.	
	Han Jedovica-Kobaš	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	fl. 229·80	fl. 6.650 M. 49.009 T. 24.434	20·35	.	.	
	Bjelina-Popovi	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	6·00	.	.	
	Zusammen:	836·00	6·00	537·00	537·08	fl. 15.582·40 M. 113.928 T. 42.436	fl. 17.078·00 M. 118.705 T. 47.657 Tn. 7.600	537·08	fl. 13.979·21 M. 143.414 T. 116.782	fl. 9.210·55 M. 233.720 T. 118.889	823·03	fl. 19.700·16 M. 243.607 T. 199.858	fl. 9.495·74 M. 143.768 T. 86.300	904·68	fl. 14.804·25 M. 352.901 T. 252.008	fl. 54.545·45 M. 124.479 T. 81.350	1.095·89	fl. 23.431·64 M. 265·799 T. 189.982	fl. 53.659·66 M. 290.554 T. 108.486	1.329·93	fl. 36.221·02 M. 464.591 T. 299.695	fl. 17.917·18 M. 126.461 T. 39.296	1.362.82	fl. 32.897·10 M. 508.938 T. 309.895	fl. 65.716·97 M. 163.526 T. 66.918	1.417·94	.	.	

In den Rubriken „Aufwand“ bedeuten: fl. die Baarausgaben,
M. die Menschenrobottagwerke,
T. die Thierrobottagwerke,
Tn. die Tainarbeiter.

über die für die Straßenerhaltung

Jahr	Im Budget eingestellte Beträge: Straßen-erhaltung	Im Budget eingestellte Beträge: Straßenbau	Sonstige Credite	Zusammen	Verwendung aus der: Kosten der Straßenmeister	Neuankauf von Werkzeugen für die Straßenerhaltung	Erhaltungsauslagen: Haupt-straßen	Erhaltungsauslagen: Bezirks-straßen	Erhaltungsauslagen: Reitwege	Über-fuhren	Remunerationen für Kneze und Muktare	f… Hau…
				1	2	3	4	5	6	7	8	9
1878/9	200.000 20.000 (letztere für Aufsicht)	2.000 für Werkzeuge		222.000	.	.	.	.	.	.	.	26.014
1880	220.000 Straßenerhaltung und Baudienst	500.000 30.000 (letztere für Werkzeugankauf)	70.000 fl. von der Heeresverwaltung aus dem Occupatronscredite vorschussweise gegen Refundirung für die Reconstruction der Straßen gegen das Limgebiet.	820.000	28.126·98	4.412·31	91.172·82	15.582·40	1.155·00	401·80	.	14.231
1881	150.000	300.000	10.000 fl. aus den nicht präliminirten Auslagen für die Behebung von Hochwasserschäden.	460.000	31,790·32	.	70.683·39	13.979·21	.	2.496·74	.	8.065
1882	150.000	150.000	174.000 fl. von der Heeresverwaltung aus dem Occupationscredite als Beitrag für die Umlegung der Paprač-Straße. 65.214 fl. 88 kr. aus den nicht präliminirten Auslagen für die Behebung von Hochwasserschäden.	539.214·88	29.925·03	.	134.580·42	19.700·16	868·01	720·00	.	.
1883	134.000 Nachträglich vermindert auf 127.000	88.000 Nachträglich erhöht auf 150.695	58.530 fl. von der Heeresverwaltung aus dem Occupationscredite vorschussweise gegen Refundirung für die Umlegung der Paprač-Straße; ferner 57.125 fl. als Beitrag für die Reconstruction der Straßen gegen das Limgebiet. 20.000 fl. von der Gewerkschaft „Bosnia" als Beitrag für die Herstellung der Straße Vareš-Duboštica.	413.350·00	33.769·43	.	58.700·95	14.804·25	2.933·68	161·00	255·28	4.097·
1884	182.000 Nachträglich erhöht auf 258.000	100.000 Nachträglich erhöht auf 328.208·29	10.000 fl. von der Heeresverwaltung aus dem Occupationscredite als Beitrag für die Herstellung des Reitweges Foča-Kalinovik. 4.563 fl. 32 kr. aus den Robotrelutionsgeldern als Beitrag für die Straßenbauten Prozor-Ramamündung und G. Tuzla-Celič.	{ 4.563·32 { 596.208·29	42.179·26	12.254·26	[1] 127.780·94	23.431·64	2.254·48	.	968·00	.
1885	260.000 Nachträglich vermindert auf 255.718	260.000	350 fl. aus dem Fond für den Bau der katholischen Kirche. 2.915 fl. 18 kr. aus der Dotation für die Saline in D. Tuzla. 20.000 fl. von der Heeresverwaltung aus dem Occupationscredite als Beitrag für die Behebung der Rutschungen an der Straße Foča-Gorazda.	538.983·18	42.799·25	12.434·44	134.296·60	36.221·0	9.309·50	.	1.000·00	.
1886	261.000 Nachträglich vermindert auf 247.620	200.000 Nachträglich erhöht auf 202.505·50	444.796 fl. 13 kr. aus Landesmitteln nach Feststellung des Detailpräliminares bewilligt.	894.921·63	48.570·24	10.251·06	128.120·12	32.897·1	12.399·02	.	1.000·00	.

Tabelle

g und Straßenbauten im Jahre 1879 bis 1886 aus Landesmitteln präliminirten Summen und deren Verwendung.

r Straßenerhaltungsdotation									Verwendung aus der Baudotation											Totalverausgabung aus der Straßen-, Bau- und Erhaltungsdotation	Anmerkung
für Straßenbauzwecke verwendet									für den Bau von												
Haupt- Straßen	Bezirks- Straßen	Brückenbauten	Entlohnung des provisorisch aufgenommenen technischen Personals für Straßenbau und Tracirung	Sachliche Tracirungsauslagen	Bezüge des systemisirten technischen Personals	Amts- und Kanzleierfordernisse	Reisekosten und Diäten	Summe	Haupt- Straßen	Bezirks- Straßen	Reitwegen	größeren Brückenbauten	Fähren	Ankauf von Werkzeugen für Straßenneubauten	Entlohnung des provisorisch aufgenommenen technischen Personals für Straßenbau und Tracirung	Sachliche Tracirungsauslagen	Straßenerhaltung	Refundirung an die Heeresverwaltung	Summe		
9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
.014·54	.	2.295·50	3.413·62	.	.	.	2.156·15	33.879·81	.	.	.	.	.	5.203·88	.	.	.	.	5.203·88	39.083·69	
.231·45	.	4.373·60	6.427·82	1.340·40	34.332·85	754·76	18.757·09	221.069·28	514.719·02	14.058·00	500·60	.	.	48.320·23	19.864·81	5.292·82	.	.	602.755·48	823.824·76	Die Kosten für die Reconstruction der Straßen gegen das Limgebiet im Betrage von 318.698 fl. 64 kr. wurden durch die Heeresverwaltung verausgabt.
.065·42	.	18.834·91	.	1.444·28	.	681.83	.	147.976·10	152.425·40	1.591·58	.	67.606·43	.	10.257·64	9.442·23	2.192·98	.	70.000·00	313.516·26	461.492·36	
.	.	15.195·29	.	343·18	.	.	.	201.332·09	266.867·65	.	1.365·66	46.408·74	.	6.840·35	1.500·00	.	.	.	322.982·40	524.314·49	
.097·17	7.042·35	3.348·41	.	583·55	.	.	.	125.696·07	149.445·51	47.503·10	9.370·00	[1]) 1.000·00 41.630·77	.	.	1.500·00	.	26.706·64	.	277.156 02	402.852·09	[1]) Als Beitrag der Landesverwaltung für die durch die Gemeinde ausgeführte Reconstruction der Bosnabrücke in Zenica, welche in keinem Straßenzug gelegen ist.
.	.	.	.	.	.	.	.	208.868·58	159.337·02	53.659·66	21.620·31	1.783·60	.	.	.	.	.	58.530·00	294.930·59	503.799·17	[1]) Von dieser Summe gelangte ein Beitrag von 2.692 fl. 73 kr. erst im Jahre 1885 zur Anweisung.
.	.	.	.	.	.	.	.	236.060·81	230.233·25	[1]) 17.280·67	19.011·41	[2]) 750·00 2.095·00	1.499·97	.	.	.	.	.	270.870·30	506.931·11	[1]) Von dieser Summe gelangte ein Betrag von 7.168 fl. 03 kr. erst im Jahre 1886 zur Anweisung. [2]) Als Beitrag der Landesverwaltung für den durch die Gemeinde ausgeführten Bau der in keinem Straßenzuge liegenden Vrbasbrücke bei Donjiči.
.	.	.	.	.	.	.	.	233.237·54	[1]) 476.749·63	55.834·23	.	26.526·97	.	.	48.603·49 3.900·00		.	.	611.614·32	844.851·86	[1]) Von dieser Summe gelangte ein Betrag von 3.451 fl. 17 kr. erst im Jahre 1887 zur Anweisung.

Tabelle Nr. 5.

Summarische Übersicht

über die

aus Landesmitteln in den Jahren 1879 bis 1886 ausgeführten Bauten an Straßen, Wegen, Brücken und Fähren.

Summarische

über die aus Landesmitteln in den Jahren 1879 bis 1886 aus-

Jahr	Hauptstraßen			Bezirksstraßen			Sonstige Fahr- und Reitwege	Gesammtlänge der gebauten Straßen bei den		Gesammtlänge der hergestellten Fahrwege bei den		
	neu eröffnete Linien		Reconstruction bestehender Straßen und Wege	neu eröffnete Linien		Reconstruction bestehender Straßen und Wege						
	Fahrstraßen	Fahrwege		Fahrstraßen	Fahrwege			Hauptstraßen	Bezirksstraßen	Hauptstraßen	Bezirksstraßen	sonstigen Fahr- und Reitwegen
	Kilometer											
1878/9	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
1880	40·35	63·52	105·98	26·30	68·47	.	11·70	146·33	26·30	63·52	68·47	11·70
1881	15·88	48·04	57·99	50·82	69·80	.	69·54	73·87	50·82	48·04	69·80	69·54
1882	11·95	.	36·68	36·03	35·30	.	16·80	48·63	36·03	.	35·30	16·80
1883	8·00	9·92	73·10	48·85	1·20	.	44·32	81·10	9·92	48·85	1·20	44·32
1884	62·00	.	11·44	112·56	.	84·32	88·40	73·44	196·88	.	.	44·32
1885	54·26	.	5·07	13·28	.	5·65	29·23	59·33	18·93	.	.	29·23
1886	147·97	.	19·76	55·12	.	6·90	.	167·73	62·02	.	.	6·90

Übersicht

geführten Bauten an Straßen, Wegen, Brücken und Fähren.

Größere Brückenbauten		Fähren	Hiefür verwendet			Anmerkung
			Geld[1])	Robot		
Anzahl	Gesammtlänge			Menschentagwerke	Thiertagwerke	
	Meter		fl.			
.	.	.	36.927·54	.	.	Dieser Betrag fand seine Verwendung für eine Reihe von Herstellungen und Reparaturen bei den Straßen.
5	137·10	1	629.530·55	450.514	104.363	
12	826·60	6	274.357·61	582.701	228.531	
10	544·70	2	339.240·87	325·240	171.299	
16	866·45	1	265.681·86	408·962	253.276	
4	357·00	6	236.400·59	724.325	301.081	Die Kosten der Fähren wurden aus dem Budget der Finanzabtheilung bestritten.
5	270·30	5	270.870·30	501.925	184.152	
2	238·80	3	611.614·32	537.392	237.070	

[1]) Die in dieser Geldrubrik angeführten Zahlen bilden die Summen der in Tabelle 4 in den Verticalcolonnen Nr. 7, 9, 10, 11, 12, 13, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25 enthaltenen Beträge.

Tabelle Nr. 6.

Übersicht

über die

Detailverwendung der Kosten der Straßenerhaltung in den Jahren 1884 bis 1886.

Über-

über die Detailverwendung der Kosten der

Jahr	1884					
Gattung des Straßenzuges	Hauptstraßen		Bezirksstraßen		Reitwege	
Länge der erhaltenen Straßen in Kilometer	1533·19		1095·89			
	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung
Personalauslagen.						
1. Entlohnung der Straßenmeister		41.647·53 [1]) 531.73		20·19	.	.
2. Entlohnung der Straßenaufseher	10.310·00	4·99	2.855·87	1·32	.	.
3. Entlohnung der Straßeneinräumer	35.490·08	16·99	.	.	.	.
4. Remunerationen der Kneze und Muktare		968·00		0·46	.	.
Sachliche Auslagen.						
5. Neuankauf von Werkzeugen		11.695·39 [2]) 558·87		5·87	.	.
6. Reparatur und Neubau der Brücken und Durchlässe, Erhaltung des Grundbaues, der Stütz- und Futtermauern, Beschaffung der Beschotterung, Ankauf von Sprengmitteln, Erhaltung der Werkzeugmagazine und Werkzeugreparatur etc.	76.186·68	36·47	20.555·77	9·83	.	.
7. Erhaltung der Reitwege	.	.	.	.	1.774·28 [3]) 480·20	1·08
8. Reservefond für unvorhergesehene Auslagen (Hochwasserschäden etc.)	5.794·18	2·78	20·00	0·01	.	.
Summe der Kosten exclusive der Posten 1, 4 und 5	127.780·94	.	23.431·64	.	2.254·48	.
Gesammtkosten inclusive der auf die Haupt-, Bezirksstraßen und Reitwege proportional vertheilten Kosten für Straßenmeister, Werkzeugankauf und Remunerationen	173.909·84	83·26	31.890·34	15·27	3.068·40	1·47
Kosten per Kilometer an Geld (Gulden)	113·44	.	29·10	.	.	.
Kosten per Kilometer an Robot-Menschentagwerken	286·4	.	242·5	.	.	.
Kosten per Kilometer an Robot-Thiertagwerken	182·9	.	173·3	.	.	.

[1]), [2]) und [3]) Beträge aus der Reservedotation.

s i c h t

Straßenerhaltung in den Jahren 1884 bis 1886.

1885						1886						Anmerkung
Hauptstraßen		Bezirksstraßen		Reitwege		Hauptstraßen		Bezirksstraßen		Reitwege		
1570·15		1329·93				1640·72		1362·82				
Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	Gesammtkosten fl.	in Procent der Gesammtkosten der Straßenerhaltung	
42.799·25			18·14	.	.	48.570·24			20·82	.	.	
11.110·48	4·70	3.919·35	1·66	.	.	12.967·58	5·57	4.725·65	2·02	.	.	
39.812·88	16·87	5.046·95	2·14	.	.	42.080·86	18·04	6.325·72	2·72	.	.	
1.000			0·42	.	.	1.000			0·43	.	.	
12.434·44			5·26	.	.	10.251·06			4·39	.	.	
76.911·76	32·59	25.776·36	10·92	.	.	63.757·64	27·34	21.615·93	9·27	.	.	
.	.	.	.	9.309·50	3·94	.	.	.	.	12.399·02	5·32	
6.461·48	2·74	1.478·36	0·63	.	.	9.314·04	3·99	229·80	0·09	.	.	
134.296·60	.	36.221·02	.	9.309·50	.	128.120·12	.	32.897·10	.	12.399·02	.	
176.287·65	74·68	47.543·02	20·14	12.230·14	5·18	172.316·27	73·88	44.245·25	18·96	16.676·02	7·16	
112·22	.	35·74	.	.	.	105·00	.	32·46	.	-	.	
318·3	.	350·8	.	.	.	367·0	.	373·6	.	.	.	
188·4	.	225·3	.	.	.	210·7	.	227·4	.	.	.	

Tabelle Nr. 7.

Übersicht

über die für Reiseauslagen und Diäten, Amts- und Kanzleierfordernisse des technischen Personals vom Jahre 1879 bis 1886 im Budget eingestellten Summen und die hiefür thatsächlich verausgabten Beträge.

Jahr	Im Budget eingestellt für				Verausgabt für				Anmerkung
	Reiseauslagen und Diäten		Amts- und Kanzleierfordernisse		Reiseauslagen und Diäten		Amts- und Kanzleierfordernisse		
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
1878/9	.	.	.	.	2.156	15	.	.	Aus der Straßenerhaltungsdotation bestritten.
1880	.	.	.	.	18.757	09	754	76	Die Reiseauslagen ganz aus der Straßenerhaltungsdotation bestritten; die Amts- und Kanzleierfordernisse jedoch auch zum Theil aus den für die politischen Behörden bewilligten Amtspauschalien.
1881	.	.	.	.	18.387	46	2.961	46	Die Reisekosten, Diäten und Amtspauschalien aus den für Reisekosten und Diäten der politischen Beamten eingestellten Dotationen bestritten; ein Theil davon auch aus der Straßenerhaltungsdotation.
1882	12.000	.	3.000	.	22.721	54	3.077	90	
1883	15.000	.	2.500	.	13.350	87	2.457	23	
1884	15.000	.	3.000	.	27.039	70	5.713	56	
1885	20.000	.	4.400	.	39.831	42	8.165	68	
1886	30.000		9.000	.	32.009	18	7.868	54	

Tabelle Nr. 8.

Zusammenstellung

der dem Landesärar gehörigen und vom Militärärar bis zum Jahre 1886 erbauten Militärunterkünfte, ferner des für deren Benützung zu zahlenden Zinses.

Station	Object	Benützt seit	Erbauungs-Kosten		Jährlich zu bezahlender Zins		Anmerkung
			fl.	kr.	fl.	kr.	
Sarajevo	Officierspavillon in der Stadt	1./8. 1881	56.446	60	1.693	40	
	Officierswohngebäude im Lager . . .	16./9. 1880	22.681	92	680	46	
	Mannschaftskrankenbaracke	14./5. 1881	24.780	.	743	40	
	Nebengebäude für Küche und Bad . .	1./11. 1880	46.000	.	1.380	.	
	Magazinsgebäude mit Keller	1./11. 1880					
	Depots für Bettensorten	5./5. 1880	3.510	61	105	32	
	Castell-Kaserne	16./9. 1882	112.681	07	3.380	43	
Travnik	Bataillons-Kaserne	1./7. 1881	122.300	23	3.669	01	
Banjaluka	Militär-Amtsgebäude	16./4. 1881	44.938	37	1.348	15	
Dolnja-Tuzla	Militär-Amtsgebäude	1./5. 1881	45.931	75	1.377	95	
Stolac	Truppenspital	18./1. 1882	76.122	76	2.283	68	
Avtovac	Officierspavillon	1./11. 1882	28.293	59	848	81	
	Officiersbaracke	1./8. 1881	9.322	17	279	66	
	Mannschaftsbaracke Nr. I.	1./8. 1881	13.579	05	407	37	
			8.686	11	260	58	
	Mannschaftsbaracke Nr. II.	1./8. 1881	13.516	52	405	49	
			5.409	77	162	29	
	Mannschaftsbaracke Nr. III.	1./8. 1881	13.370	69	401	12	
			6.453	36	193	60	
	Küchenbaracke	1./8. 1881	2.648	90	79	46	
	Abortbaracke	1./8. 1881	2.187	84	65	63	
	Stallbaracke	1./8. 1881	1.132	31	33	96	
	Stall für 29 Pferde	25./6. 1885	9.731	20	291	94	
	Cisterne	1./8. 1881	7.571	72	227	15	
	Marodehaus	1./8. 1881	21.497	83	644	93	
	„ Ausbau des I. Stockes . .	15./5. 1882	3.665	90	109	98	
	Leichenhaus und Magazin	15./7. 1882	3.148	26	94	45	
Trebinje	Mannschaftswohngebäude sammt Abort 4 und 5	9./11. 1882	38.825	37	1.164	76	
Foča	Südkaserne	27./12. 1882	38.141	44	1.124	24	
	Nordkaserne	8./12. 1882	38.574	92	1.157	25	
	Zubau	8./12. 1882	850	.	25	50	
Prača	Mannschaftsbaracke	13./8. 1880	11.544	39	346	33	
Rogatica	Marodehaus	7./11. 1880	10.938	01	328	14	
	Zusammen:	. . . .	844.482	66	25.314	44	

Tabelle Nr. 9.

Zusammenstellung

der dem

Landesärar gehörigen, und vom Militärärar bis zum Jahre 1886 erbauten Militär-Unterkünfte und der zu deren Instandhaltung benöthigten Summen.

Station	Benennung des Objectes	1880				1881				1882			
		Erbauungs-Kosten		Instandhaltungs-Auslagen		Erbauungs-Kosten		Instandhaltungs-Auslagen		Erbauungs-Kosten		Instandhaltungs-Auslagen	
		fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
Sarajevo	Officierspavillon in der Stadt	56.446	60	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ wohngebäude im Lager	22.681	92	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mannschaftskrankenbaracke	24.780	.	.	.	.	.	2.230	.	.	.	2.470	.
	Nebengebäude für Küche und Bad sammt Magazin u. Keller	46.000	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Depôts für Bettensorten	3.510	61	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Kastellkaserne	.	.	.	.	100.000	.	.	.	7.855	.	.	.
Travnik	Bataillonskaserne	105.000	.	.	.	17.300	23	373	20	.	.	600	.
Banjaluka	Militäramtsgebäude	44.938	37	.	.	.	.	500	.	.	.	500	.
D. Tuzla	Militäramtsgebäude	45.931	75	.	.	.	.	910	.	.	.	300	.
Stolac	Truppenspital	43.401	32	.	.	32.721	44	.	.	.	.	480	.
Avtovac	Offizierspavillon	.	.	.	.	28.293	59	.	.	.	.	.	.
	Offiziersbaracke	9.322	17	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Mannschaftsbaracke Nr. I.	13.579	05	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ „ II.	13.516	52	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ „ III.	13.370	69	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Küchenbaracke	2.648	90	.	.	.	.	2.200	.	.	.	2.150	.
	Abortbaracke	2.187	84	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stallbaracke	1.132	31	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Stall für 29 Pferde	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Cisterne	7.571	72	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Marodehaus	21.497	83	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	„ Ausbau des I. Stockes	.	.	.	.	3.665	90	.	.	.	.	.	.
	Leichenhaus und Magazin	.	.	.	.	3.148	26	.	.	.	.	.	.
Trebinje	Mannschaftsgebäude sammt Abort 4 und 5	.	.	.	.	.	.	.	.	38.825	37	.	.
Foča	Südkaserne	.	.	.	.	.	.	.	.	21.230	.	.	.
	Nordkaserne	.	.	.	.	.	.	.	.	21.230	.	.	.
	Zubau	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
Prača	Mannschaftsbaracke	11.544	39	.	.	.	.	.	.	.	.	3.679	50
Rogatica	Marodehaus	10.938	01	.	.	.	.	.	.	.	.		
Braićinlaz, Kljuda Stepenvrh, Kovaći krs., Dubočani, Pećine, Orovac etc.	Erhaltung und Ameliorirung der Cordonsunterkünfte	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
	Summe	500.000	.	.	.	185.129	42	6.213	20	89.140	37	10.179	50

1883				1884				1885				1886				Summe	
Erbauungs-Kosten		Instand-haltungs-Auslagen		Erbauungs-Kosten		Instand-haltungs-Auslagen		Erbauungs-Kosten		Instand-haltungs-Auslagen		Erbauungs-Kosten		Instand-haltungs-Auslagen			
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	5.450	.	.	.	3.284	23	.	.	8.508	56	.	.	5.305	87	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	4.826	07	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	293.348	86
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	123.273	43
.	.	450	.	.	.	443	17	.	.	450	.	.	.	893	30	48.174	84
.	.	450	.	.	.	296	40	.	.	690	.	.	.	840	.	49.418	15
.	.	2.182	17	.	.	894	95	.	.	979	11	.	.	1.000	.	81.658	99
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	8.686	11	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	5.409	77	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	6.453	36	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	2.630	.	.	.	2.242	11	.	.	2.657	45	.	.	5.665	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	9.731	20	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	167.759	78
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	38.825	37
12.250	.	.	.	4.661	44	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
12.250	.	620	.	5.094	92	632	56	.	.	1.965	40	.	.	3.380	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	850	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	110.326	22
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.325	50	.	.	330	.	1.655	50
24.500	.	11.782	17	44.862	87	7.793	42	850	.	16.576	02	.	.	17.414	17	914.441	14

Tabelle Nr. 10.

Ausweis

über den

Neubau von Amtsgebäuden, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1879.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag			
			einzeln		zusammen	
			fl.	kr.	fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	Z. 10.937	Wiederaufbau des Amtsgebäudes in Bilek	5.982	02		
2	—	Neuherstellungen im Bade Ilidže	22.957	97		
		Zusammen für Neubauten:	. . . . . .	. .	28.939	99
		II. Adaptirungen.				
		a) Von Amtsgebäuden der Landesregierung:				
3	Z. 9.299/I	Adaptirung des rothen Hauses in Sarajevo	3.454	37		
4	„ 22.696/I	„ „ Amtsgebäudes der I. Abtheilung	960	—		
5	„ 9.466/2.545	Herrichtung der Amtslocalitäten des Regierungsgebäudes	2.002	26		
6	„ 18.756/5.784	Malen „ „ „ „ „	29	—		
7	„ 4.622/II	Adaptirung des Amtsgebäudes in Sarajevo	2.461	86		
		Summe *a)*			8.907	49
		b) Adaptirung von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden, von Arresten und Forsthäusern:				
8	Z. 10.212/I	Reparatur des Amtsgebäudes in Dervent	891	10		
9	„ 12.635/I	Adaptirung „ „ „ Tešanj	395	10		
10	„ 11.814/I	„ „ „ „ Bihać	298	35		
11	„ 17.920/I	„ „ „ „ D. Tuzla	259	09		
12	„ 17.920/I	„ „ „ „ Visoko	77	90		
13	„ 17.920/I	„ „ „ „ Gacko	125	47		
14	„ 20.227/22.126	„ „ „ „ Glamoč	424	82		
15	„ 21.353	„ „ „ „ Višegrad	316	25		
16	„ 21.979	„ „ „ „ D. Vakuf	300	—		
17	„ 23.394	„ „ „ „ Jajce	366	38		
18	„ 23.622/I	„ „ „ „ Livno	416	—		
19	„ 24.664/I	„ „ „ „ Županjac	274	95		
20	„ 23.633/I	„ „ „ „ Krupa	291	38		
21	„ 26.607/I	„ „ „ „ Visoko	290	—		
22	„ 26.927/I	„ „ „ „ Gračanica	300	—		
23	„ 27.114/I	„ „ „ „ Zvornik	696	71		
24	„ 24.655/I	„ „ „ „ Trebinje	109	20		
25	„ 5.578	„ „ „ „ Petrovac	30	—		
26	—	„ „ „ „ bosnisch Kostajnica	104	24		
27	„ 14.085	Reparatur der Ruždischule in Sarajevo	2.462	09		
28	„ 5.379	Renovirung des Merkes in Sarajevo	433	37		
		Transport .	8.862	40	37.847	48

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	8.862	40	37.847	48
29	—	Maurerarbeiten am Konak in Žepče	109	10		
30	Z. 19.647	Adaptirung des Konaks der Kreisbehörde in D. Tuzla	1.099	23		
31	„ 23.631 / 4.392	„ „ „ „ „ „ Bihać	644	56		
32	„ 5.399 / Kr. B.	„ „ „ „ „ „ Banjaluka	5.715	70		
33	„ 26.358	„ „ „ „ „ „ Mostar	617	74		
34	„ 12.475 / 10.298	„ „ „ „ „ „ „	425	66		
35	„ 21.345/I	Reparatur „ „ „ „ „ Travnik	912	26		
36	„ 3.108	Adaptirung der Steueramtslocalitäten in D. Tuzla	57	—		
37	„ 2.266/I	Herstellung eines Zimmers als Arrest in Kupres	15	—		
38	—	Herrichtung der Stiege am Zehentmagazine in bosn. Gradiška . . .	6	—		
		Summe *b)*			18.464	65
		c) Adaptirung der Gebäude von Obergerichten, Kreisgerichten und Kreisgerichtsarresten:				
39	Z. 2.121 / 3.041	Adaptirung des Obergerichtes in Sarajevo	478	86		
40	„ 2.121	„ „ „ „ „	193	74		
41	„ 11.993 / 2.129/II	„ „ Kreisgerichtsgebäudes in Mostar	1.288	32		
42	„ 4.430	„ „ Kreisamtskonaks „ „	489	97		
43	„ 4.316/II	„ „ Kreisgerichtsarrestes in Sarajevo	445	56		
44	„ 12.138 / 2.171/II	„ „ „ „ Mostar	2.388	70		
45	„ 13.265 / 2.607/II	„ „ „ „ D. Tuzla	110	20		
		Summe *c)*			5.395	35
		Total-Summe			61.707	48

Ausweis

über den Neubau von Gendarmeriekasernen und über Adaptirungen und Reparaturen an solchen pro 1879.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	einzeln kr.	zusammen fl.	zusammen kr.
		I. Neubauten.				
		⁒/.				
		II. Adaptirungen.				
1	—	Adaptirung der Gendarmerie-Unterkunft in Crveni gora	25	50		
2	—	„ „ „ „ „ Nevesinje	200	—		
3	Z. 10.404/I ex 1879	„ „ „ „ „ Prozor	374	38		
4	„ 16.373 ex 1879	„ „ „ „ „ Sarajevo	914	44		
5	„ 27.935	„ „ „ „ „ „	21	30		
6	„ 11.580	„ „ „ „ „ D. Vakuf	65	02		
7	„ 8.660	„ „ „ „ „ Nëum Kula	72	50		
8	„ 17.017	„ „ „ „ „ Višegrad	244	90		
9	„ 11.618	„ „ „ „ „ Grahovo	900	—		
10	—	Ankauf einer Baracke in Prača	800	—		
11	—	Adaptirung der Gendarmerie-Kaserne in Glavatičevo	100	—		
12	„ 25.281	„ „ Karaula in Biograd und Lukavac	13	30		
		Summe:	....	..	3.731	34

Tabelle Nr. 12.

Ausweis

über den

Neubau von Amtsgebäuden, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1880.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	Z. 7.767	Wiederaufbau des abgebrannten Bezirksamtsgebäudes in Nevesinje (sammt Baugrund per 1.500 fl.)	3.255	35		
2	—	Administrationsgebäude der Tabakfabrik in Sarajevo	14.310	08		
3	—	Altes Fabriksgebäude der Tabakfabrik in Sarajevo	25.079	18		
4	—	Administrationsgebäude der Tabakfabrik in Mostar	15.591	94		
5	—	Altes Fabriksgebäude „ „ „ „	28.804	11		
		Summe I:	. . . . . .	. .	87.040	66
		II. Adaptirungen.				
		a) Von Amtsgebäuden der Landesregierung.				
6	Z. 17.000	Adaptirung der Landesdruckerei in Sarajevo	1.517	27		
7	Etat-Journal f. inn. Verw.	Erhaltung des Konak in Sarajevo	1.000	—		
8	Z. 4.182	Reparatur der Aborte im Regierungsgebäude	200	—		
9	Etat-Journal f. inn. Verw.	Adaptirung des Präsidialbureaus	851	50		
10	„	„ „ Polizeigebäudes in Sarajevo	172	49		
11	„	„ „ Gebäudes der I. Abtheilung der Landesregierung	437	78		
12	Z. 29.207/I	Herstellung „ „ „ II. „ „ „	5.000	—		
13	„ 310/I	Ankauf eines Baugrundes neben der I. Abtheilung	7.200	—		
		Summe a):	. . . . . .	. .	16.379	04
		b) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden, von Arresten, Forsthäusern etc.				
14	„ 29.920 / ex 1879	Adaptirung des Konak in Priedor	232	70		
15	„ 30.451 / ex 1879	„ „ Amtsgebäudes in Nevesinje	238	—		
16	Etat-Journal f. inn. Verw.	Reparatur des alten Konak in Sarajevo	160	—		
17	„	Adaptirungen am Amtsgebäude in Zvornik	1.160	—		
18	„	„ des Konaks in D. Vakuf	100	—		
19	„	„ „ „ „ Brčka	635	—		
20	„	„ „ Scheriatsgerichtes in Livno	271	75		
21	„	Herstellung der Brandschäden am Bezirksamtsgebäude in Gračanica	175	34		
22	„	Adaptirung des Haremkonaks in Tuzla	288	—		
23	„	„ „ Kassalocales beim Steueramte in Trebinje	216	36		
24	Z. 26.003	Reparatur im Konak D. Tuzla	109	62		
25	—	Für einen Schutzdamm und Parkanlagen im Bade Ilidže	2.251	56		
		Summe b):	. . . . . .	. .	5.838	33
		Transport .	. . . . . .	. .	109.258	03

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammen fl.	kr.
		Transport			109.258	03
		c) Von Gebäuden der Kreisgerichte und Kreisgerichtsarreste.				
26	Z. 1.716	Herrichtung eines Wachzimmers beim Kreisgerichte in Sarajevo . .	122	—		
27	„ 3.492/3.075	Adaptirung des Kreisgerichtsgebäudes in Bihać	6.139	03		
28	„ 2.594/564	„ „ „ „	458	24		
29	„ 8.517/2.245	„ „ „ in D. Tuzla	2.688	02		
30	„ 3.033	„ „ Kreisgerichtsarrestes „ „	3.806	03		
31	„ 13.988	„ am Kreisgerichte in Travnik	304	53		
32	„ 13.993/3.190	„ „ Kreisgerichtsarreste in Travnik	37	37		
33	„ 2.559	„ „ „ „ Sarajevo	140	—		
34	„ 4.393	„ „ „ „ „	4.496	31		
35	„ 4.394	„ „ Kreisgerichtes in Bihać	81	41		
36	„ 20.684/5.104	„ „ „ „ Mostar	6.382	25		
37	„ 5.213	„ „ Kreisgerichtsgefängnisses in Banjaluka	2.465	75		
38	„ 5.104	„ „ „ „ Mostar	1.200	—		
39	„ 6.747	Herstellung eines Flugdaches am Kreisgerichtsgebäude	220	57		
		Summe c):			28·541	51
		d) Von Finanzwachkasernen und Zollamts-Gebäuden.				
40	„ 11.822	Reparatur der Finanzwachkaserne in Livno	86	—		
41	„ 17.133	„ „ „ „ Unac	32	—		
42	„ 11.822	Herstellung „ „ „ Livno	50	—		
43	„ 17.133	Reparatur „ „ „ Unac	42	—		
44	„ 9.832	Adaptirung des Zollamtsgebäudes „ Foča	80	—		
		Summe d):			290	—
		Zusammen I und II:			138.089	54

Tabelle Nr. 13.

Ausweis

über den Neubau von Gendarmeriekasernen, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen pro 1880.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	24.617	Bau der Gendarmerie-Unterkunft in D. Unac	1.266	15		
2	31.514	" " " " am Cemernosattel	6.295	79		
3	29.975	" " " " in Rudo	1.032	10		
4	28.672	" " " " " Čajnica	1.110	—		
5	3.737	" " " " " Grahovo	4.000	—		
6	31.298	" " " " " Novi	2.500	—		
7	31.383	" " " " " G. Ribnik	2.819	82		
8	20.289	" " " " " Grab Zupći	5.545	—		
9	31.513	" " " " " Korito	4.765	20		
10	12.452	" " " " " Bilek	4.540	—		
		Summe I:			33.874	06
		II. Adaptirungen.				
11	454	Adaptirung der Gendarmerie-Kaserne in Kulenvakuf	32	—		
12	23.925	" " " -Unterkunft in Vacar-Vakuf	50	—		
13	28.410	" " " -Kaserne in Sanskimost	35	—		
14	26.779	" " " " " Lisće	127	40		
15	—	" " " " " Vratković	470	—		
16	10.934	" " " -Unterkunft in Orahovo	240	—		
17	11.886	" " " " " Glavatičevo	93	—		
18	25.751	" " " -Kaserne in Trusina	936	—		
19	19.526	" " " " " Ulog	114	44		
20	21.506	" " " -Unterkunft in Nëum Kula	47	10		
21	—	" " " " " Gacko	255	02		
22	6.199	" " Kula in Grabovica	25	87		
23	2.882	" " Karaula in Gubovac	12	—		
24	11.417	" " " " Kobaš	167	20		
25	12.341	" " Kaserne in Bastaci	300	—		
26	12.855 / 24.920	" " Baracke in Jablanica	203	55		
27	13.169	" " Karaula in Ljubovija	1.000	—		
28	6.863	" " " " Rioca	25	—		
29	24.618	" " " " Prača	190	54		
30	19.262	" " Gendarmerie-Unterkunft in Nevesinje	28	72		
31	25.420	" des Arrestes in Stolac	23	30		
32	11.889	" der Gendarmerie-Unterkunft in Travnik	1.081	84		
33	19.263 / 11.846	" " " " " Hatelj	454	66		
		Summe II:			5.912	64
		Zusammen I und II:			39.786	70

Tabelle Nr. 14.

Ausweis

über

Neubauten von Amtsgebäuden, sowie über Adaptirungen und Reparaturen von solchen

pro 1881.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	einzeln kr.	zusammen fl.	zusammen kr.
		I. Neubauten.				
		a) Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden, Arreste etc.				
1	Etat-Journal f. inn. Verw.	Bau des Bezirksamtes in Gacko	7.880	—		
2	—	„ „ Cursalones in Kiseljak	4.629	60		
		Summe *a)*:			12.509	60
		b) Tabakregiebauten.				
3	19.237	Bau der Tabakfabrik in Sarajevo	37.600	—		
4	—	Zwei hölzerne Baracken für die Tabakfabrik in Sarajevo	2.670 2.670	51 51		
5	9.356	Einfriedung der Tabakfabrik in Sarajevo	2.775	55		
6	4.940	Abortherstellung in der Tabakfabrik in Sarajevo	1.341	54		
7	5.446	Bau der Einlösämter in Mostar, Ljubuški, Trebinje	89.601	37		
8	6.411	Herstellung der Aborte in der Tabakfabrik in Mostar	2.367	63		
9	6.411	Einfriedung der Tabakfabrik in Mostar	1.032	26		
10	—	Zwei hölzerne Baracken in der Tabakfabrik in Mostar	6.000 6.000	— —		
11	—	Arbeiteraborte in der Tabakfabrik in Sarajevo	300	—		
		Summe *b)*:			152.359	37
		II. Adaptirungen.				
		a) Von Landesregierungsämtern.				
1	Etat-Journal f. inn. Verrw.	Adaptirung der Polizeidirection in Sarajevo	475	53		
2	2.055	„ des Regierungsgebäudes	21	60		
3	2.298	„ „ „ Reparatur des Daches	115	—		
4	5.699 12.951 13.848	„ „ „ sonstige Reparaturen	352	30		
5	20.484/I	„ „ „ in der Justizabtheilung	77	86		
6	23.593	„ „ „ „ „ „	39	55		
7	24.196	„ „ „ im Justizdepartement	41	85		
		Summe *a)*:			1.123	69
		b) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden, von Arresten etc. etc.				
8	Etat-Journal f. inn. Verw.	Reparatur des Daches im Amtsgebände in Zvornik	120	—		
9	„	Abortadaptirung im Amtsgebäude in Mostar	97	34		
10	„	Adaptirung des Amtsgebäudes in Bilek	500	—		
11	„	„ „ Expositurgebäudes in D. Hrasno	437	06		
12	„	„ der Ruzdischule (Bezirksamt) Sarajevo	460	27		
		Transport:	1.614	67	165.992	66

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	1.614	67	165.992	66
13	Etat-Journal f. inn. Verw.	Adaptirung des Kreisamtsgebäudes in Sarajèvo	743	10		
14	„	„ „ Konaks in Bihać	108	56		
15	„	„ „ Haremgebäudes (Bezirksamt) in D. Tuzla	1.083	21		
16	„	Glasthür und Holzwandherstellung der Expositur in Grahovo . . .	60	—		
17	„	Adaptirung des Konaks in Čajnica	16	22		
18	„	„ „ „ „ Dervent	223	36		
19	„	Reparatur des Amtsgebäudes in Gradačac	15	59		
20	„	„ „ „ „ Jajce	250	—		
31	„	„ „ „ „ Konjica	700	—		
22	„	Adaptirung des Amtsgebäudes in bos. Kostajnica	43	65		
23	„	Dachreparatur am Konak in Foča	82	—		
24	„	Reparaturen am Konak in Stolac	11	20		
25	„	Herstellung eines Schilderhauses am Konak Rogatica	8	60		
26	37.327	Theilweiser Umbau des Amtsgebäudes in Zenica	6.059	55		
27	—	Adaptirung des Bades in Ilidže	780	—		
28	Etat-Journal f. inn. Verw.	„ der Arreste in Stolac	343	10		
29	„	„ „ „ „ Dervent	500	—		
30	„	„ „ „ „ Nevesinje	100	—		
		Summe *b)*:	. . . . . .	. .	12.742	81
		c) Von Gebäuden der Kreisgerichte und Kreisgerichtsarreste.				
31	1.839—1.840 / 13.653—14.142 / 11.951—11.599	Erhaltung des Kreisgerichtsgebäudes in Travnik	353	39		
32	18.847	„ „ „ „ Banjaluka	522	40		
33	15.693 / 15.811	„ „ „ „ D. Tuzla	3.165	09		
34	11.072—16.071 / 25.080	„ „ „ „ Mostar	340	78		
35	2.216 / 22.217	„ „ „ „ Bihać	300	—		
36	12.960—18.695 / 25.796—26.612	„ „ „ „ Sarajevo	1.637	31		
		Summe *c)*:	. . . . . .	. .	6.318	97
		d) Von Finanzwach- und Zollgebäuden.				
37	2.739—11.214 / 13.749	Adaptirung der Finanzwachkaserne in Šepak	887	50		
38	13.640	„ „ „ „ Grab	1.153	33		
39	21.322	„ „ „ „ Fojnica	71	—		
40	—	„ „ „ „ Gabela	2.033	21		
		Summe *d)*:	. . . . . .	. .	4.145	04
		Zusammen I und II:	. . . . . .	. .	189.199	48

Tabelle Nr. 15.

Ausweis

über den

Neubau von Gendarmeriekasernen, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1881.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	23.416	Bau der Gendarmerieunterkunft in Na Romanja	3.184	25		
2	26.794 u. 31.286	„ „ „ „ „ Zljebovi	3.184	25		
3	1.797	„ „ „ „ „ Pod Vitez	3.384	25		
4	23.460	„ „ „ „ „ Rudo	1.150	—		
5	14.504	„ „ „ „ „ Čelebić	4.400	—		
6	14.025 u. 31.668	„ „ „ „ „ Lipa	2.786	63		
7	31.667	Kauf eines Hauses zur Gendarmerieunterkunft in Ključ	1.152	—		
8	1.054	Bau der Gendarmerieunterkunft in Grab	1.493	76		
9	10.292	„ „ „ „ „ Mosko	1.992	90		
10	10.292	„ „ „ „ „ Dolnja Vrbica	1.716	14		
11	21.956	„ „ „ „ „ am Cemernosattel	5.963	49		
		Summe I:			30.407	67
		II. Adaptirungen.				
12	15.969 u. 26.380	Adaptirung der Gendarmeriepostenunterkunft in Han Sić	97	02		
13	20.069	„ „ „ „ „ Zaborak	19	10		
14	282	„ „ Gendarmerieunterkunft in Rudo	10	—		
15	—	„ „ „ „ „ Čajnica	136	87		
16	16.350	„ „ „ „ „ Orahovo	81	—		
17	31.667, 31.137 u. 30.819	„ „ „ „ „ Ključ	204	52		
18	11.095	„ „ „ „ „ Bjelina	59	80		
19	29.215	„ „ „ „ „ Glavatičevo	32	59		
20	22.363	„ „ „ „ „ Ivan Karaula	236	65		
21	22.468 u. 21.001	„ „ „ „ „ Trušina	154	75		
22	16.017	Umbau der Gendarmerieunterkunft Zalom Palanka	2.644	04		
23	14.965	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Ulog	211	96		
24	19.352	„ „ „ „ „ Grab	6	60		
25	2.762	„ „ „ „ „ Usće	512	—		
26	12.016	„ „ „ „ „ Gacko	13	80		
27	3.556	„ „ „ „ „ Korito	12	70		
28	1.935	„ „ „ „ „ Bilek	3	10		
29	11.211 u. 24.299	„ „ „ „ „ Glamoč	465	26		
30	6.268	„ „ Pandurenwachhäuser in Archangelova crkva . . .	62	20		
		und „ Župa	10	—		
		Transport :	4.973	96	30.407	67

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	4.973	96	30.407	67
31	16.811 u. 8.744	Adaptirung der Kaserne in Trnovo	368	82		
32	29.145 u. 9.522	„ „ „ „ Dolnja Hrasno	446	84		
33	29.336 u. 26.508	„ „ „ „ Prača	112	60		
34	25.844	„ „ „ „ Čelebić und Tientište	51	20		
35	31.368	„ „ „ „ Travnik	131	16		
36	30.357 u. 9.709	„ „ „ „ Gorazda	185	62		
37	26.069	„ „ Pandurenkaraula Klenak	28	—		
38	18.421	„ „ Kaserne in Zvornik	225	—		
39	29.214	„ „ „ „ Hatelj	25	70		
40	29.862	„ „ „ „ Brujac	50	35		
41	„	„ „ „ „ Gjurdjeva Gomila	31	75		
42	29.905	„ „ „ „ Jajce	200	—		
43	16.503	„ „ „ „ Vratković	12	—		
44	30.751	„ „ Pandurenunterkunft in Glavica	12	—		
45	851	„ „ Gendarmerieunterkunft in Bilek	6	60		
46	132	„ „ „ „ „ Gluhasmokva	15	—		
47	17.849	„ „ „ „ „ Kadinavoda	120	—		
48	30.464	Für eine Hütte in Grab, Sutjeskathal	180	—		
49	28.469	Adaptirung der Bogoić-Kula	44	30		
50	2.495	„ „ Gendarmeriekaserne Trnovo	456	72		
51	6.345	Sparherd für die Kaserne Srebrenik	36	80		
		Summe II:	. . . .	. .	7.714	42
		Zusammen I und II:	. . . .	. .	38.112	09

Tabelle Nr. 16.

Ausweis

über

Neubauten an Amtsgebäuden und über Adaptirungen und Reparaturen an solchen.

pro 1882.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
		a) **Von Bezirks- und Steuerämtern, Kreisbehörden etc. sammt Grundankauf:**				
1	—	Bau des Bezirksamtes Krupa	2.851	94		
2	Etat-Journal f. inn. Verw.	Ankauf eines Grundstückes für das Bezirksamtsgebäude in Krupa	500	—		
3	38.147	Bau des Bezirksamtes in Gacko	6.015	89		
		Summe a):			9.367	83
		b) **Von Tabakfabriksbauten:**				
4	—	Bau des Einlösamtsgebäudes in Ljubuški	5.774	46		
5	4.502/II	„ „ Canals in der Tabakfabrik in Sarajevo	1.778	67		
6	111/III	„ „ Tabakmagazins in Sarajevo	24.655	87		
7	973/III	„ „ „ in Mostar	25.805	09		
8	111/II	„ „ Maschinenhauses in der Tabakfabrik in Sarajevo	16.854	12		
9	—	Vollendung des Tabakfabriksgebäudes in Sarajevo	30.067	39		
10	—	Restzahlung für die Magazine in Ljubuški, Mostar und Trebinje	18.401	37		
		Summe b):			123.336	97
		Zusammen I:			132.704	80
		II. Adaptirungen.				
		a) **Von Gebäuden der Steuer- und Bezirksämter, Kreisbehörden, von Arresten etc.**				
11	Etat-Journal f. inn. Verw.	Reparatur der Telegraphenbaracke in Ulok	148	80		
12	„	„ „ Polizeidirection in Sarajevo	104	43		
13	6.895	Adaptirung des ärarischen Telegraphenamtes in Livno	15	46		
14	37.724	Instandhaltung des Amtsgebäudes in Mostar	419	09		
15	Etat-Journal f. inn. Verw.	Reparatur einer Mauer am Amtsgebäude in Mostar	35	30		
16	„	Adaptirungsarbeiten am Konak in Banjaluka	217	79		
17	30.552	„ „ „ „ b. Kostajnica	3.379	71		
18	16.605	„ „ „ „ „ Gradiška	4.714	10		
19	24.512	„ des Haremgebäudes in D. Tuzla	403	02		
20	„	Bau eines Abortes im Konak in D. Tuzla	146	15		
21	Etat-Journal f. inn. Verw.	Adaptirung der Expositur in Vareš	381	42		
22	„	Umbau und Reparatur des Bezirksamtes in Visoko	1.213	—		
23	„	Adaptirung des Bezirksamtes in Trebinje	300	—		
24	„	Reparatur des Konaks in Skender-Vakuf	52	64		
25	35.654	Adaptirung des Konaks in Jajce	266	38		
26	3.872	„ „ Amtsgebäudes in Krupa	68	—		
		Transport .	11.865	29		

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	11.865	29	.	.
27	Etat-Journal f. inn. Verw.	Dachreparatur am Konak in Foča	634	60		
28	„	Herstellung des Konak in Petrovac	140	53		
29	1.922	Adaptirung des Bezirksamtes in Sarajevo	121	81		
30	6.067	„ „ Konak in Travnik	276	08		
31	32.001	„ „ „ „ Zenica	3.953	63	3.953	63
32	11.212	Reparatur des Steueramtes in Bjelina	193	—		
33	3.393	Adaptirung der Steueramtslocale in Visoko	29	69		
34	—	„ im Bade Kiseljak	7	85		
35	Etat-Journal f. inn. Verw.	Adaptirung der Arrestlocale in Tešanj	13	60		
36	„	Herstellung von 2 Schilderhäusern zu den Arresten in Tešanj . . .	26	—		
		Summe a):	. . . .	. .	17.262	08
		b) **Von den Gebäuden der Kreisgerichte und Kreisgerichtsgefängnisse:**				
37	26.221	Erhaltung des Kreisgerichtsgebäudes in Banjaluka	50	—		
38	3.290 / 36.732	„ „ „ „ Bihać	586	50		
39	30.699—3.357 / 33.449	„ „ „ „ Mostar	685	32		
40	4.149 / 2.410—27.086	„ „ „ „ Sarajevo	1.064	26		
41	2.052—22.033 / 32.795	„ „ „ „ Travnik	671	20		
42	661 / 19.988	„ „ „ „ D. Tuzla	674	—		
		Summe b):	. . . .	. .	3.731	28
		c) **Von Finanzwach- und Zollgebäuden:**				
43	4.107	Adaptirung der Zoll- und Finanzwachkaserne in Gabela	190	85		
44	17.213	„ „ Finanzwachkaserne in Fojnica	10	30		
		Summe c):	. . . .	. .	201	15
		d) **Von Tabakfabriksbauten.**				
45	944	Adaptirungsarbeiten Tabakfabrik in Mostar	123	60		
46	4.813	Eindeckung des Vordaches am Fabriksgebäude in Sarajevo	463	91		
47	19.697 / 7.054	Adaptirung des Administrationsgebäudes in Sarajevo	151	55		
		Summe d):	. . . .	. .	739	06
		Zusammen II:	. . . .	. .	21.933	57
		Hiezu Summe I:	. . . .	. .	132.704	80
		Totalsumme I und II:	. . . .	. .	154.638	37

Tabelle Nr. 17.

Ausweis

über den

Neubau von Gendarmeriekasernen, sowie über Reparaturen und Adaptirungen an solchen

pro 1882.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	10.925	Waldtaxe anlässlich der Erbauung der Gendarmerieunterkunft in Na-Romanja	97	89		
2	10.925	Waldtaxe anlässlich der Erbauung der Gendarmerieunterkunft in Žljebovi	100	17		
3	10.925	Waldtaxe anlässlich der Erbauung der Gendarmerieunterkunft in Pod Vitez	146	59		
4	9.627	Bau einer Gendarmerieunterkunft in Preodac	800	—		
5	9.627	„ „ „ „ Vinica	800	—		
6	8.140	„ „ „ „ Markova greda	600	—		
7	8.482	„ „ „ „ Vinica	1.000	—		
8	8.482	„ „ „ „ Preodac	2.000	—		
9	566 u. 6.341	„ „ Gendarmeriekaserne in Zavidol	800	—		
10	—	„ „ „ „ Preodac	800	—		
11	—	„ „ „ „ Vaganj	800	—		
12	16.348	„ „ Cisterne in Vaganj	100	—		
13	20.687	„ „ Gendarmeriekaserne in Ribnik	102	—		
14	22.563	„ „ „ „ Preodac	736	65		
15	17.658	„ „ „ „ Skelani	800	—		
16	—	„ „ „ „ Vinica	734	—		
17	17.658	„ „ „ „ Vaganj	1.111	—		
18	16.384	„ „ Cisterne in Vaganj	160	—		
19	17.658	„ „ Gendarmeriekaserne in Vaganj	1.000	—		
20	14.139	Bauplatz der Gendarmeriekaserne in Lusće Palanka	105	—		
21	23.876	Übertragungsgebür für diesen Bauplatz	10	85		
22	24.319	Bauauslagen, Kaserne in G. Ribnik	41	40		
23	—	Bau der Gendarmeriekaserne in Vinica	765	—		
24	—	„ „ „ „ Metalkasattel	200	—		
25	26.077	Baugrund der Kaserne in Skelani	250	—		
26	—	Bau der Gendarmerieunterkunft in Skelani	1.000	—		
27	—	„ „ „ „ Vinica	1.000	—		
28	—	„ „ „ „ Preodac	275	06		
29	—	„ „ Cisterne in Vinica	400	—		
30	13.602	„ „ Gendarmeriekaserne in Metalkasattel	285	33		
31	32.048	„ des Abzugcanals in Preodac	360	—		
33	36.614	„ der Nothunterkunft der Assistenzmannschaft in Mosko	526	72		
33	22.231	„ „ Kaserne in Susce Palanka	3.889	21		
34	23.266	Herstellung eines Brunnens in Novi	116	36		
		Summe I:			21.913	23
		II. Adaptirungen.				
35	4.951	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Kadinavoda	29	90		
36	4.376	„ „ „ „ Svrčuge	14	—		
37	8.140	„ „ „ „ Vaganj	65	—		
38	9.321	Sparherd für den Posten in Bjelina	21	10		
39	6.942	Rauchfangreinigung Kaserne in Grab	2	—		
		Transport	132	—	21.913	23

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammen fl.	kr.
		Transport .	132	—	21.913	23
40	—	Adaptirung der Kasernen in Muštar, Ponikve und Josav-Karaula. .	22	68		
41	7.552	„ „ Kula in Markova greda.	382	22		
42	—	„ „ Kaserne in Vranduk	200	—		
43	18.413	„ „ „ „ Vaganj	57	16		
44	—	„ „ „ „ Grahovo	14	42		
45	11.284	„ des Zollhauses als Gendarmeriekaserne in Drieno . . .	39	50		
46	—	„ „ „ „ „ „ Pod-Vitez .	24	—		
47	18.516	„ der Kaserne in Markova-greda	22	—		
48	25.810	„ „ Gendarmerieunterkunft Kalinovik	123	20		
49	25.738	„ „ „ in Cajnica	36	16		
50	24.497	„ einer Gendarmerieunterkunft in Drieno	14	—		
51	23.708	„ „ „ auf der Karaula-Grabovica	313	59		
52	—	„ des Blockhauses Zljebovi	43	20		
53	—	„ der Kaserne in Vrandúk.	400	—		
54	25.251	„ „ „ „ Kadinavoda	91	10		
55	12.658	„ „ „ „ Ključ	423	08		
56	28.351	„ „ „ „ Kozluk	13	—		
57	28.591	„ „ „ „ Ivan-Karaula	2	01		
58	—	„ „ „ „ Gacko	189	52		
59	24.802	„ „ Kula-Begovic	28	60		
60	18.217	„ „ Kaserne in Kobaš.	413	35		
61	21.323	„ „ „ „ „	57	84		
62	35.787	„ „ „ „ Grahovo.	17	—		
63	—	„ „ „ „ Zaborak	63	95		
64	37.119	„ „ „ „ Cemerno.	2	—		
65	36.788	„ der Kulas-Usće und Begovac für 2 Öfen	53	10		
66	37.305	Für den Arrest in Gacko ein Ofen	7	30		
67	14.139	Adaptirung der Kula in Nëum	2.689	42		
68	7.552	„ „ „ „ Markova greda	220	—		
69	32.813	„ der Karaula bei der eisernen Narentabrücke bei Jablanica	30	—		
70	37.052	Adaptirung der Wachhäuser in Paljevdol und Gornja-Karaula . . .	34	10		
71	32.648	„ des Wachhauses Ivan-Karaula	110	82		
72	33.944	„ der Gendarmerieunterkunft Vozuće	23	20		
73	36.000	„ „ Karaula in Glavičići	25	50		
74	35.519	„ „ Postenunterkunft Bjelina	265	90		
75	777	„ „ Karaula in Polom	24	28		
76	1.843	„ „ Postenunterkunft Malagostilja	4	75		
77	—	Weißigung der Kaserne in Unac	13	62		
78	14.139	„ „ Postenunterkunft in Ljubovje	10	70		
		Summme II:	. . . .	. .	6.638	27
		Zusammen I u. II:	. . . .	. .	28.551	50

Tabelle Nr. 18.

Ausweis

über

Neubauten von Amtsgebäuden und über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1883.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	einzeln kr.	zusammen fl.	zusammen kr.
		I. Neubauten.				
		a) Von Landesregierungsämtern.				
1	25.084	Vorarbeiten für das neue Regierungsgebäude	47	88		
2	2.359	„ „ „ „	15	30		
		Summe a):			63	18
		b) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden etc.				
3	3.233	Grundankauf für das Exposítursgebäude in Ulog	100	—		
4	7.664	„ zum Bezirksamtsbau in Trebinje	153	79		
5	17.351	I. Rate für den „ „ „	5.971	97		
		Summe b):			6.225	76
		c) Von Schulgebäuden.				
6	22.059	Seminar in Reljevo	42.698	90		
		Summe c):			42.698	90
		d) Von Finanzwach- und Zollgebäuden.				
7	12.151	Baugrund für die Finanzwachkaserne in Uvac	150	—		
8	15.613	Bau der Finanzwachkaserne in Vardište	10.753	52		
9	15.649	„ „ „ „ Ljubovija, Drinača, Šepak	3.852	86		
		Summe d):			14.756	38
		e) Von Tabakfabriksgebäuden.				
10	16.800	Bau eines II. Trockenmagazins in Ljubuški	35.033	90		
11		Schlußzahlung für das Maschinenhaus in Sarajevo	1.542	55		
12		Bau eines Administrationsgebäudes in Trebinje	5.383	20		
		Summe e):			41.959	65
		f) Von Forsthäusern.				
13	21.992	Bau eines Forsthauses in der Kozara	1.934	46		
		Summe f):			1.934	46
		Summe I:			107.638	33

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammen fl.	kr.
		II. Adaptirungen.				
		a) Von Gebäuden der Landesregierungsämter.				
14	6.294	Reparatur des Gebäudes der Landesregierung	199	20		
15	13.952	Adaptirung des Regierungsgebäudes I. Abtheilung	72	89		
16	13.952	Neue Dachrinnen am Regierungsgebäude I. Abtheilung	54	38		
17	16.314	Adaptirung der Amtslocale der Landesregierung	117	65		
18	13.548	Herstellung der Rauchfänge am Konak in Sarajevo	59	98		
19	22.759	Adaptirung des Konakgebäudes der Landesregierung	443	99		
20	22.789	„ „ „ „ „	614	66		
21	3.762	„ der Amtsgebäude der Landesregierung	80	—		
22	6.829	„ „ Polizeidirection in Sarajevo	241	50		
		Summe a):			1.884	25
		b) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter etc.				
23	24.515	Adaptirung des Bezirksamtsgebäudes in Gračanica	34	30		
24	25.075	„ „ Konaks in Jajce	122	01		
25	20.104	„ „ „ „ „	64	50		
26	38.484	„ „ Kreisamtsgebäudes in Sarajevo	798	81		
27	959	„ „ „ „ Mostar	683	07		
28	38.328	„ „ Bezirksamtsgebäude in Livno	25	14		
29	37.871	„ „ Amtsgebäudes in Priedor	29	55		
30	951	Herstellung des Pflasters vor dem Bezirksamte in Bjelina	82	66		
31	37.150	Reparatur des Amtsgebäudes in Brčka	299	11		
32	38.373	Adaptirung des Kreisamtsgebäudes in Dolnja Tuzla	644	76		
33	1.662	Reparatur des Expositurgebäudes in Dolnja Hrasno	8	40		
34	5.570	„ „ „ „ Grab	276	—		
35	3.478	Vollendung des Amtsgebäudes in Kostajnica	207	49		
36	5.658	Adaptirung des Kreisamtsgebäudes in Banjaluka	1.098	86		
37	7.292	„ „ Stalltractes im Konak in Mostar	1.663	14		
38	6.113	„ „ Expositurgebäudes Dolnja Vakuf u. Bezirksamtes Jajce	349	86		
39	5.310	„ „ Bezirksamtsgebäudes in Ključ	151	02		
40	5.269	Umbau des Haremgebäudes in Dolnja Tuzla	9.256	56		
41	3.100	Adaptirung des Amtsgebäudes in Foča	2.716	98		
42	3.100	„ „ „ „ Fojnica	3.058	83		
43	26.242	„ „ Konak „ Banjaluka	178	32		
44	26.242	„ „ „ „ Dervent	362	50		
45	26.242	„ „ „ „ „	861	58		
46	2.740	„ „ Amtslocales „ Zvornik	990	84		
47	3.978	„ „ Bezirksamtesgebäudes in Stolac	199	48		
48	24.515	„ „ Amtsgebäudes in Brčka	410	—		
49	—	„ „ „ „ Gračanica	130	—		
50	6.113	„ „ „ „ Žepče	147	—		
51	—	„ „ „ „ Livno	89	20		
52	6.113	„ „ „ „ Glamoč	93	—		
53	26.240	„ „ „ „ Prnjavor	355	03		
		Transport .	25.388	—	1.884	25

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	25.388	—	1.884	25
54	5.310	Adaptirung des Steueramtslocales in Ključ	328	—		
55	26.240	„ „ „ „ Dervent	70	—		
56	3.100	„ „ Amtslocales in Foča	646	—		
57	8.717	Umbau des Exposituregebäudes in Ulok	3.813	—		
58	5.957	Adaptirung des Amtsgebäudes in Prnjavor	62	61		
59	11.229	„ „ Exposituregebäudes in Vratković	31	54		
60	11.236	„ „ Bezirksamtsgebäudes in Gradačac	100	—		
61	11.236	Herstellung des Exposituregebäudes in Grab	26	—		
62	13.317	„ „ „ „ Bjelemić	200	—		
63	10.282	Adaptirung des großen Konaks in Travnik	917	40		
64	15.119	Reparatur des Bezirksamtes in Nevesinje	250	75		
65	16.306	„ „ Amtsgebäudes in Srebrenica	200	—		
66	1.605	Reconstruction der Aborte im Gebäude der Kreisbehörde in Travnik	30	67		
67	28.798	Adaptirung des Exposituregebäudes in Lastva-Korjenica	209	—		
68	3.978	„ „ Bezirksamtsgebäudes in Stolac	213	10		
69	13.232	Reparatur des Amtsgebäudes in Gacko	9	50		
70	18.811	6 Tovar-Platten für das Bezirksamt in Visoko	13	91		
71	19.985	Herstellung neuer Thüren am Amtsgebäude in Kostajnica	25	—		
72	2.452	Reparatur des Steueramtslocales in Dolnja Tuzla	31	—		
73	5.310	Adaptirung des Steueramtslocales in Bihać	328	—		
74	26.240	„ „ „ „ Dervent	70	—		
75	—	„ „ „ „ Prjedor	100	—		
76	2.740	„ „ „ „ Dolnja Tuzla	512	06		
77	6.100	„ „ „ „ Bjelina	65	—		
78	2.173	„ „ „ „ Sarajevo	97	90		
79	—	Reparatur an der Badanstalt in Ilidže	53	36		
80	22.781	Scheidemauern im Arrestlocale in Konjica	30	—		
81	32.105	Adaptirung der Arrestlocale in Petrovac	675	58		
82	5.310	„ „ „ „ Bihać	751	02		
83	6.113	„ „ „ „ Žepče	126	—		
84	6.113	„ „ „ „ Glamoč	25	—		
85	24.515	„ „ „ „ Gračanica	60	—		
86	24.515	„ „ „ „ Bjelina	1.533	—		
		Summe b):			36.992	40
		c) Von Gebäuden der Kreisgerichte und Kreisgerichtsarreste.				
87	3.793	Adaptirung der Kreisgerichtarreste in Banjaluka	1.400	—		
88	3.972	„ „ „ „ Bihać	3.465	—		
89	38.350	Dacheindeckung der Kreisgerichtes in Mostar	300	86		
90	5.346	Adaptirung des „ „ „	2.300	—		
91	7.081	Herstellung der Küche im Kreisarrest in Mostar	292	—		
92	3.694	„ „ Wasserleitung im Gefangenhause in Sarajevo . . .	955	26		
93	24.181	Adaptirungen im Gefangenhause in Travnik	2.637	72		
94	2.198	„ „ „ „ „	125	30		
95	6.793	Zubau eines Wohnzimmers im Gefangenhause in Travnik	331	—		
96	4.371	„ des Kreisgerichtes in Dolnja Tuzla	8.528	—	20.335	14
		Summe c) und Transport:	20.335	14	59.211	79

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammmen fl.	kr.
		Transport			59.211	79
		d) Von Finanzwach- und Zollgebäuden.				
97	2.006	Weißigung der Finanzwachkaserne in Gabela	30	—		
98	2.851	Adaptirung " " " Grab	42	—		
99	10.676	Aufführung " " " Hrtar	500	—		
		Summe d):			572	—
		e) Von Tabakfabriksgebäuden.				
100	15.841	Herstellung des Zehentmagazins für das Einlösamt in Srebrenica .	221	—		
101	—	Bau der Magazinsbaracke in Ljubuški	2.670	51		
102	—	" von Arbeiteraborten beim Einlösamt in Ljubuški	30	—		
103	—	" " " " " Trebinje	49	80		
		Summe e):			2.971	31
		Summe II:			62.755	10
		Hiezu Summe I:			107.638	33
		Zusammen I und II:			170.393	43

Tabelle Nr. 19.

Ausweis

über den

Neubau von Gendarmeriekasernen, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1883.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag			
			einzeln		zusammen	
			fl.	kr.	fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	11.341	Bau einer Gendarmerieunterkunft in Umoljani	300	—		
2	11.403	Für den Baugrund einer Gendarmerieunterkunft in Ulog	100	—		
3	11.474	„ „ Gendarmeriekasernbau in Plana	5.500	—		
4	11.474	„ „ „ „ Divinsattel	860	51		
5	11.474	„ „ „ „ Ulog	4.087	—		
6	11.474	„ „ „ „ Josav-Krstac	5.200	—		
7	11.474	„ „ „ „ Hum	5.200	—		
8	11.474	„ „ „ „ Zaborak	5.200	—		
9	—	„ „ „ „ Vinica	233	—		
10	—	„ „ „ „ „	150	—		
11	13.317	„ die Gendarmerieunterkunft in Bjelemić	200	—		
12	—	„ „ „ „ Vaganj	474	—		
13	—	„ „ „ „ Vinica	200	—		
14	32.048	„ „ Gendarmeriekaserne in Vinica	240	—		
15	—	„ „ „ „ „	115	—		
16	—	„ „ „ „ „	200	—		
17	11.474	„ „ „ „ Skelani	500	—		
18	11.474	„ „ „ „ „	400	—		
19	—	„ „ „ „ „	300	—		
20	25	„ „ Gendarmerieunterkunft in Nëum Kula	288	85		
		Summe I:			29.748	36
		II. Adaptirungen.				
21	3.308	Rauchfangreinigung in der Gendarmerieunterkunft in Lipa	3	—		
22	3.217	„ „ „ „ in Bjelina	1	65		
23	6.224	„ „ „ „ „ „	1	60		
24	7.621	„ „ „ „ „ Prosječenikamen	2	—		
25	7.069	„ „ „ „ „ Bjelina	1	65		
26	9.400	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Raščelica	8	50		
27	6.259	Für Verfassung eines Kostenvoranschlages sammt Plan für die Gendarmerieunterkunft in Čajnica	15	—		
28	9.426	Rauchfangreinigung der Gendarmerieunterkunft in Bjelina	1	65		
29	9.885	Reparatur eines Zeltes und zweier Blechöfen in der Gendarmeriekaserne in Ulog	21	70		
30	10.350	Reparatur eines Zeltes in Ulog	3	—		
31	37.272	Adaptirung der Kaserne in Bilek	297	—		
32	11.474	„ „ „ Čajnica	1.250	—		
33	13.295	„ des Arrestes in Kiseljak	7	80		
34	14.280	Rauchfangreinigung in Lipa	3	—		
35	11.787	„ „ Bjelina	—	80		
		Transport .	1.618	35	29.748	36

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	1.618	35	29.748	36
36	10.069	Gewehr- und Montursstellagen für den 6. Gendarmerieflügel	65	—		
37	14.505	Weißigung der Kaserne in Rudo	4	80		
38	14.718	Adaptirung der Kaserne in Ključ	40	—		
39	13.623	Rauchfangreinigung der Kaserne in Bjelina	—	75		
40	9.091, 24.847	Adaptirung der Gendarmerieunterkünfte in Pod-Vitez, Na-Romanja und Žljebovi	659	56		
41	16.763	Rauchfangreinigung in bos. Gradiška	1	—		
42	15.045	Adaptirung der Kaserne in G. Ribnik	8	—		
43	15.782	Rauchfangreinigung in Bjelina	—	75		
44	14.226	Adaptirung der Kaserne in Vrbica	336	80		
45	11.275	„ „ „ „ Vozuće	113	40		
46	19.653	Rauchfangreinigung der Kaserne in Bjelina	—	75		
47	20.066	„ „ „ „ „	1	95		
48	37.054	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Ljubovija	325	97		
49	19.949	Sparherd für den Posten in Bjelemić	33	60		
50	16.605	Adaptirung des Konak in bos. Gradiška der Theilbetrag	1.780	08		
51	12.097	„ der Baracke in Mala gostilja	409	89		
52	25.160	Kaminreinigung der Kaserne in bos. Gradiška	1	20		
53	15.531	Adaptirung der Kaserne in Orahovica	72	—		
54	21.985	„ „ Gendarmerieunterkunft in Bjelemić	50	—		
55	21.089	„ „ Kula in Nëum	19	50		
56	24.025	„ „ „ „ Ušće	3	20		
57	—	„ „ Kaserne in Prosječenikamen	18	—		
58	25.161	„ „ „ „ Žegulja	40	80		
59	25.438	Senkgrubenreinigung der Kaserne in Bilek	2	—		
60	1.398	Sparherd für den Posten in Umoljani	33	60		
61	1.619	Stallbau der Kaserne in bos. Gradiška	22	80		
62	4.102	Reiseauslagen anläßlich der Ermittlung von Bauplätzen für Gendarmerieunterkünfte	29	60		
		Summe II:			5.693	35
		Zusammen I und II:			35.441	71

Tabelle Nr. 20.

Ausweis

über

Neubauten und Adaptirungen von Amtsgebäuden

pro 1884.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag			
			einzeln		zusammen	
			fl.	kr.	fl.	kr.
		I. Neubauten.				
		a) Von Gebäuden für Landesregierungsämter.				
1	—	Bau des Regierungsgebäudes inclusive Gebüren der Architekten	184.404	84		
		Summe a):			184.404	84
		b) Von Gebäuden der Bezirksämter etc.				
2	—	Neubau des Bezirksamtes in Maglaj	12.091	30		
3	19.312	„ „ „ „ Trebinje	5.568	18		
		Summe b):			17.659	48
		c) Von Gebäuden für ärarische Schulzwecke.				
4	25.302	Brunnenanlage und Pflasterung im Seminar Reljevo	984	19		
5	—	Wirtschaftsgebäude „ „ „	1.755	60		
6	—	Schweine- und Hühnerstall „ „ „	300	—		
		Summe c):			3.039	79
		d) Von Badeanstalten.				
7	—	Bau eines Wannenbades in Ilidže	1.200	—		
		Summe d):			1.200	—
		e) Von Finanzwach- und Zollgebäuden sammt Grundankauf.				
8	9.652	Grundankauf für die Finanzwachkaserne in Hetar	55	—		
9	13.201	„ „ „ „ „ Skelani	400	—		
10	18.525	für den Bau der Finanzwachkaserne an Polom & Tessić	3.600	—		
		Summe e):			4.055	—
		f) Von Tabakfabriksgebäuden.				
11	12.343	Bau des Tabakblättermagazines in Sarajevo	24.000	—		
12	„	Bau eines Verbindungsgeleises zur Tabakfabrik in Sarajevo . . .	2.040	—		
		Summe f):			26.040	—
		Summe I:			236.399	11

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammen fl.	kr.
		II. Adaptirungen.				
		a) Von Gebäuden für Landesregierungsämter.				
13	1.663	Erhaltung des Konak in Sarajevo	321	—		
14	8.326	Adaptirung „ „ „ „	179	64		
15	3.806	Ziegeldeckerarbeit, Forstdepartement in Sarajevo	91	72		
16	8.768	Adaptirung des Amtsgebäudes I. Abtheilung	661	85		
		Summe a):			1.254	21
		b) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden etc.				
17	4.606	Vollendung des Amtsgebäudes in Krupa	684	60		
18	1.579	Einfriedung des Konak in Fojnica	61	33		
19	27.812	Herstellung des Amtgebäudes in Bilek	482	02		
20	3.954	Adaptirung des Konak in Zvornik	34	14		
21	7.971 / 11.209	„ „ Kreisamtsgebäudes in Mostar	217	54		
22	„	„ „ Bezirksamtsgebäudes in Banjaluka	327	39		
23	„	„ „ „ „ Bihać	837	36		
24	„	„ „ „ „ Brčka	886	18		
25	„	„ „ „ „ Bjelina	331	70		
26	„	„ „ „ „ Dervent	535	84		
27	„	„ „ „ „ Gradačac	1.356	69		
28	„	„ „ „ „ Bosn. Gradiška	181	58		
29	„	„ „ „ „ Gacko	2.350	95		
30	„	„ „ „ „ Glamoč	104	01		
31	„	„ „ „ „ Jajce	98	78		
32	„	„ „ „ „ Bosn. Kostajnica	298	20		
33	„	„ „ „ „ Konjica	124	—		
34	„	„ „ Amtsgebäudes in Livno	995	06		
35	„	„ „ Bezirksamtsgebäudes in Mostar	69	16		
36	„	„ „ „ „ Priedor	306	—		
37	„	„ „ „ „ Prnjavor	192	—		
38	„	„ „ „ „ Petrovac	554	05		
39	„	„ „ „ „ Sarajevo	274	83		
40	„	„ „ „ „ Stolac	3.840	—		
41	„	„ „ „ „ Travnik	1.129	26		
42	„	„ „ „ „ D. Tuzla	289	72		
43	„	„ „ „ „ Visoko	424	43		
44	„	„ „ „ „ Žepče	234	12		
45	„	„ „ „ „ Zvornik	—	—		
		Transport	17.220	94	1.254	21

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	17.220	94	1.254	21
46	7.971 / 11.209	Adaptirung des Expositursgebäudes in Busovača	523	49		
47	„	„ „ „ „ Kreševo	239	15		
48	„	„ „ „ „ Ulog	1.475	02		
49	„	„ „ „ „ Vareš	421	16		
50	11.209	„ „ Forsthauses in Podrovac	80	—		
51	14.971	„ der Steueramtslocalitäten in Gacko	150	—		
52	4.010	„ „ „ „ Sarajevo	25	55		
53	11.209	„ „ Zaptiekaserne in Livno	100	—		
54	5.476	„ „ Steueramtslocalitäten in Mostar	152	86		
55	—	„ und Unterschutzbauten in Ilidže	2.696	44		
		Summe b):			23.084	61
		c) Von Gebäuden der Kreisgerichte und Arreste.				
56	130 / 1.999	Adaptirung des Gefangenhauses in Banjaluka	295	87		
57	3.257	Reparatur der Kerkermeisterwohnung in Banjaluka	55	42		
58	6.431	Dachreparatur des Gefangenhauses in Banjaluka	22	87		
59	5.968	Herstellung der Verbindung zwischen der Kerkermeisterwohnung und dem Gefangenhause in Bihać	241	26		
60	7.272	Reparatur des aufgelassenen Garnisonsarrestes	232	33		
61	6.301	„ am alten Gerichtsgebäude in D. Tuzla	314	—		
		Summe c):			1.161	75
		d) Von Finanzwach-Kasernen und Zollgebäuden.				
62	2.171	Adaptirung der Finanzwachkaserne in Gabela	96	60		
63	11.066	Reparatur der Finanzwachkaserne in Livno	58	—		
64	—	„ „ Finanzwachnothhütte in Uvac	60	—		
		Summe d):			214	60
		e) Von Tabakfabriksgebäuden.				
65	—	Reparatur des Einlösamtes in Trebinje	2.467	—		
66	17.867	Übertragung der Militärbaracke vom Paschahof in Zvornik und Räumung des Baugrundes	2.603	53		
		Summe e):			5.070	53
		Summe II:			30.785	70
		Hiezu „ I:			236.399	11
		Zusammen I und II:			267.184	81

Tabelle Nr. 21.

Ausweis

über den

Neubau von Gendarmeriekasernen, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1884.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	8.108	Für den Gendarmeriekasernbau in Vinica	180	68		
2	„	„ „ „ „ „	206	70		
3		„ „ „ „ „	149	48		
4	11.610 / 6.057	„ „ Bau der Gendarmerieunterkünfte in Glavatičevo, Domaševo und Zovidol	13.672	60		
5	7.739	Bau der Gendarmerieunterkünfte in Skelani	2.010	06		
6	13.473	„ „ „ „ „	1.000	—		
7	6.130 / 4.610	„ „ „ „ Gjurdjevac	1.380	30		
8	6.057 12.366 13.395	„ „ „ „ Sutjeskaschlucht	7.870	70		
9	6·057 / 27.394	„ „ „ „ Grkovce	1.795	—		
10	6.057	„ „ „ „ Ulog	1.625	—		
11	6.057 / 14.412	„ „ „ „ Divinsattel	3.573	83		
		Summe I:			33.464	35
		II. Adaptirungen.				
12	29.905	Rauchfangreinigung in der Gendarmerieunterkunft in Jajce	1	—		
13	—	„ „ „ „ „ bosn.-Gradiška	1	—		
14	—	„ „ „ „ „ Jajce	1	—		
15	—	„ „ „ „ „ „	1	—		
16	—	„ „ „ „ „ bosn.-Gradiška	2	40		
17	—	„ „ „ „ „ „ „	1	20		
18	—	„ „ „ „ „ Lipa	2	50		
19	—	„ beim Posten in bosn.-Gradiška	1	20		
20	—	„ „ „ „ „ „	1	—		
21	—	Senkgrubenreinigung beim Posten in Grahovo	4	—		
22	6.419	Für eine Pritsche im Zugsarreste in Bugojno	2	50		
23	5.497	Ofenherstellung beim Posten in Grahovo	4	—		
24	6.209	2 Öfen für den Posten in Preodac	13	—		
25	7.598	Adaptirung der Unterkunft in Polom	6	20		
26	7.193	„ „ Kaserne in Mosko	18	50		
27	12.138	Öfen für die Kaserne in Grahovo	7	—		
28	11.762	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Kozlik	10	—		
29	11.063	Reinigung und Weißigung der Unterkunft in Jajce	27	20		
30	19.071	„ „ „ „ „ „ D. Unac	16	44		
31	„	„ „ „ „ „ „ Lipa	25	80		
32	11.389	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Gacko	15	70		
33	13.232	Sparherd für den Gendarmerieposten in Wratkovci	25	—		
34	17.082	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Zalompalacka	150	—		
35	—	Senkgrubenreinigung der Gendarmerieunterkunft in Korito . . .	16	—		
36	20.198	An Entschädigung für die abgebrannte Gendarmerieunterkunft in Baltici	450	—		
		Transport .	803	64	33.464	35

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	einzeln kr.	zusammen fl.	zusammen kr.
		Transport .	803	64	33.464	35
37	17.557	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Rudo	61	80		
38	11.981	„ „ Gendarmeriekaserne in Metalkasattel	91	87		
39	19.400	„ „ Gendarmerieunterkunft in Mostar	22	—		
40	17.216	Für Montur- und Gewehrstellagen	79	—		
41	16.193	Adaptirung der Postenunterkunft in Pridvorica	150	—		
42	15.508	„ „ „ „ Kerito	250	—		
43	—	Sparherd für den Posten in Sarajevo	29	40		
44	23.121	12 Stück Rauchfangbürsten	33	60		
45	—	Senkgrubenreinigung am Gendarmerieposten in Lipa	2	—		
46	—	Weißigung der Gendarmerieunterkunft in Goruji Ribnik	25	92		
47	—	„ „ „ „ Ključ	20	21		
48	—	Senkgrubenreinigung in Tržacka Rastella	9	—		
49	14.407	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Lusčepalanka	90	—		
50	23.040	„ „ „ „ Bjelemić	50	—		
51	23.568	2 Öfen für den Posten in Gacko	20	—		
52	22.961	Adaptirung der Unterkunft in Malagostilja	257	50		
53	25.282	„ „ „ „ Grab	7	60		
54	20.702	1 Ofen beim Posten in Ulice	25	—		
55	21.109	1 Sparherd beim Posten in Ulice	40	—		
56	—	1 „ „ „ „ Gacko	40	40		
57	25.284	Adaptirung der Kula Resčelica	8	—		
58	6.057 / 1.028	„ „ Gendarmerieunterkünfte in Lipeta, Karaula, Poljevdol und Gornjakaraula	200	—		
59	6.057 / 788	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Medjenik	99	46		
60	13.175	„ „ „ „ Faković	300	—		
61	15.223	An Infectionsgebüren	14	—		
62	15.450	An Entschädigung für ein abgebranntes Haus	500	—		
63	13.972	„ „ „ Benützung eines Grundes beim Bauen einer Gendarmeriekaserne	70	—		
64	16.342	Bau einer Küche in der Kaserne in Rasčelica	197	14		
65	17.250	Adaptirung der Gendarmerieunterkünfte in Lukavac, Trusina und Lipeta Karaula	906	44		
66	18.485	Adaptirung der Gendarmeriekaserne in Novi	2.158	65		
67	20.182	„ „ „ „ Počelje	60	—		
68	19.854 / 17.717	„ „ „ „ Ivan Karaula	199	90		
69	18.947 / 3.970	„ „ Bauhütte in Lopare	188	94		
70	31.349	„ „ Kaserne „ Nëum-Kula	300	—		
71	31.349	„ „ „ „ Ruište	80	—		
72	24.331	„ „ „ „ Begovič-Kula	90	—		
73	27.839	Beackofen für die Kaserne in Suha	164	80		
		Summe II:	. . . .	. .	7.646	27
		Zusammen I u. II:	. . . .	. .	41.110	62

Tabelle Nr. 22.

Ausweis

über

Neubauten von Amtsgebäuden, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1885.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag			
			einzeln		zusammen	
			fl.	kr.	fl.	kr.
		I. Neubauten.				
		a) Von Gebäuden für Landesregierungsämter:				
1	2.700/B. H.	Bau des Regierungsgebäudes in Sarajevo	235.595	16		
		Summe *a)*:			235.595	16
		b) Von Gebäuden für Bezirksämter, Steuerämter, Kreisbehörden, dann Forsthäuser etc.				
2	—	Bau eines kleineren Bezirksamtsgebäudes in Prnjavor	38.445	01		
3	—	„ „ größeren „ Tešanj	93.108	98		
4	—	„ „ kleineren „ Nevesinje	8.358	41		
5	—	„ „ größeren „ Ljubuški	61.836	29		
6	—	„ „ kleineren „ Sanskimost	28.865	01		
7	—	„ des Bezirksamtsgebäudes in Trebinje (Schluss)	9.865	61		
8	—	„ von Forstschutzhäusern in Suica, Risovac, Preodac Draguić und am Jan	1.200	59		
9	—	„ des Bezirksamtes in Bihać (Schlussrate)	800	—		
10	—	„ eines Forstschutzhauses in Lopare	940	86		
11	—	„ „ „ am Trebović	250	—		
12	—	„ „ „ in Kamenica	500	—		
13	—	„ „ „ „ Lepenica	1.500	—		
14	—	„ „ „ am Vučia luka	1.200	—		
		Summe *b)*:			246.870	76
		c) Von Finanzwach- und Zollgebäuden:				
15	—	Bau der Finanzwachkaserne in Svetloborje	1.576	63		
		Summe *c)*:			1.576	63
		d) Von Tabakfabriksgebäuden:				
16	—	Bau eines Tabakblättermagazines in Stolac	40.577	90		
17	—	„ der Tabakfabrik in Mostar	35.430	—		
18	—	„ eines Maschinenhauses der Tabakfabrik in Mostar	20.000	—		
19	—	„ einer Wasserleitung „ „ „ „	1.400	—		
		Summe *d)*:			97.407	90
		e) Von Industriebauten:				
20	—	Ringofen in D. Tuzla sammt Trockenhütten	34.957	02		
21	—	Bau der Betriebskanzlei in D. Tuzla	1.100	—		
		Summe *e)*:			36.057	02
		Transport			617.507	47

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammen fl.	kr.
		Transport			617.507	47
		f) Von landwirtschaftlichen Bauten:				
22	—	Bau des Hengstendepots in Sarajevo, bestehend aus einem Stalle, einer Kaserne, einem Unterofficierswohnhaus, einer Schmiede und Remise, einer Sommerreitschule, einer Umplankung und einem Gitter	47.627	09		
23	—	Einrichtung des Hengstendepots in Sarajevo	3.210	60		
24	11.358	Grundankauf für das Hengstendepot	2.804	—		
25	14.761	Bau des Hengstendepots in Mostar, bestehend aus Stall und Nebengebäude	12.500	—		
26	—	Bau des Zuchthengstenstalles in Gacko; Gesammtkosten 2.379 fl., Landessubvention	1.300	—		
27	—	Bau des Zuchthengstenstalles in Konjica; Gesammtkosten 780 fl., Landessubvention	280	—		
		Summe *f)*:			67.721	69
		g) Montanbauten:				
28	—	Saline in Siminhan, und zwar:				
		a) Beamtenwohnhaus	8.373	03		
		b) Aufseherhaus	5.899	52		
		c) Arbeiterunterkunftshütte	908	73		
		d) Sudhaus sammt Einrichtung	75.158	93		
		Summe *g)*:			90.340	21
		Zusammen I:			775.569	37
		II. Adaptirungen.				
		a) Von Gebäuden für Landesregierungsämter:				
29	26.348	Für Erhaltung des Konaks in Sarajevo an die k. k. Genie-Direction in Sarajevo	7.999	65		
30	1.460	„ Erhaltung des Konaks in Sarajevo der k. k. Genie-Direction in Sarajevo	567	24		
31	„	„ Erhaltung des Konaks in Sarajevo der k. k. Genie-Direction in Sarajevo	8	78		
32	12.152	„ Rauchfangreparatur am Konak in Sarajevo	398	80		
33	—	„ Färbelung bei Renovirung des Konaks in Sarajevo	26	80		
34	29.806	„ Erhaltung des Konaks in Sarajevo der k. k. Genie-Direction in Sarajevo	370	21		
35	31.579	„ Erhaltung des Konaks in Sarajevo der k. k. Genie-Direction in Sarajevo	1.129	79		
36	26.866	„ Herstellung von Glaswänden im Baudepartement	45	—		
37	28.118	Anlage eines Holzschupfens im Amtsgebäude I. Abtheilung . . .	31	61		
38	27.833	Reparatur des Daches im Amtsgebäude I. Abtheilung	9	—		
39	6.300	Adaptirung der Kanzleien im Amtgebäude I. Abtheilung	21	30		
		Summe *a)*:			10.608	18
		Transport			10.608	18

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport			10.608	18
		b) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden, der Forsthäuser etc.:				
40	9.917	Adaptirungen in Bihać	158	08		
41	14.087	Mehrarbeit am Zubau in Stolac	92	33		
42	15.743	Zubau beim Bezirksamt in Fojnica	600	—		
43	„	Dachreparatur beim Bezirksamt in Fojnica	773	03		
44	„	Abortbau beim Bezirksamt in Bilek	686	60		
45	„	Adaptirung des Konaks in Dolnji Tuzla	813	37		
46	„	„ „ Bezirksamtes in Gradačac	143	75		
47	„	Herstellung von Fenstergittern beim Bezirksamte in Maglaj . . .	54	—		
48	„	Adaptirung des Bezirksamtes in Banjaluka	351	35		
49	„	Zubau beim Bezirksamte in Bosnisch-Kostajnica	218	51		
50	„	Adaptirung des Bezirksamtes in Bosnisch-Gradiška	506	70		
51	„	Umzäunung des Bezirksamtes in Priedor	145	87		
52	„	Adaptirung des großen und kleinen Konaks in Travnik	2.456	39		
53	„	„ „ Amtsgebäudes in Dolnji Vakuf	350	—		
54	„	„ „ „ „ Gornja Vakuf	150	12		
55	„	„ „ „ „ Žepče	247	44		
56	„	„ „ „ „ Jajce	123	71		
57	21.256	Stützmauer des Bezirksamtes in Maglaj	424	36		
58	„	Herstellung des alten Konaks in Zenica	247	54		
59	„	Reparatur am Amtsgebäude in Maglaj	1.574	63		
60	„	Adaptirung des Bezirksamtes in Konjica	500	—		
61	29.993	„ „ Amtsgebäudes in Gacko	276	12		
62	8.258	Sturmschadenherstellung des Bezirksamtes Bjelina	23	55		
63	18.229	Reparatur des Amtsgebäudes in Bjelina	600	—		
64	21.312	Herstellung des Konaks in Petrovac	60	05		
65	25.525	„ „ Arrestes in Kulen-Vakuf	34	80		
66	27.025	Weißigung des Bezirksamtes in Kostajnica	40	—		
67	28.649	Fensteranschaffung bei der Expositur in Vares	48	—		
68	8.264	„ beim Bezirksamte in Sarajevo	7	—		
69	29.285	Reparatur des Expositurgebäudes in Bjelemić	69	40		
70	29.853	Instandhaltung des Konaks in Glamoč	206	60		
71	16.152	Reparatur des Konaks in Kreševo	28	80		
72	—	Adaptirung des Bezirksamtsgebäudes in Bugojno (Schluss)	500	12		
73	—	Reparaturen im Bade zu Kiseljak	114	65		
		Summe *b)*:			12.626	87
		c) Von Gebäuden der Kreisgerichte und Kreisgerichts-gefängnisse:				
74	2.668	Umfassungsmauer beim Gefängnis in Bihać	35	—		
75	3.038	Reparatur des Gefangenhauses in Bihać	690	80		
76	52.224	Abortherstellung und Kerkerzelle in Mostar	78	60		
77	922	Reparaturen im Gefangenhaus in Sarajevo	218	71		
78	8.300	Adaptirung des Kreisgerichtsgebäudes in Sarajevo	343	05		
79	4.805	„ der Kreisgerichtsarreste in Dolnji Tuzla	1.318	54		
		Summe *c)*:			2.684	70
		Transport			25.919	75

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport			25.919	75
		d) Von Finanzwach- und Zollgebäuden:				
80	8.307	Adaptirung der Finanzexpositur in Drjeno	91	50		
81	14.633	Nacharbeiten an der Kaserne in Polom Trsić	660	—		
82	6.300	Reparatur der Kanzlei des Finanzinspectors	2	54		
83	8.194	Reparaturen an der Finanzwachkaserne in Gabela	15	60		
84	2.428	Adaptirung der Finanzwachkaserne in Skelani	676	—		
85	59	„ „ Militärbaracke in Brod zur Finanzwachkaserne . .	573	41		
86	544	Abortherstellung in der Finanzwachkaserne in Vardište	25	—		
87	544	„ „ „ „ „ Uvac	25	—		
		Summe *d)*:			2.069	05
		e) Von Tabakfabriksgebäuden:				
88	17.424	Dach- und Gesimsreparatur der Fabrik in Sarajevo	3.500	40		
89	15.718	Adaptirung des Tabakblättermagazines in Trebinje	1.562	64		
		Summe *e)*:			5.063	04
		f) Von Salzamtsgebäuden:				
90	15.195	Adaptirung des türkischen Zollhauses in Brod zu Salzamtszwecken	4.304	79		
91	16.858	An die ungarische Creditbank für Ankauf des Salzmagazines in Brčka	12.000	—		
92	1.286	Adaptirung des Druckerlocales zur Salzbeamtenwohnung in Sarajevo	3.871	51		
93	—	Herstellung des Salzamtsgebäudes in Brčka	13.000	—		
94	59/I	„ „ ottomanischen Zollhauses in Brod zu einem Salzamtsgebäude	792	80		
		Summe *f)*:			34.269	10
		g) Von landwirtschaftlichen Gebäuden:				
95	502/I	Reparatur der Stallbaracke in Sarajevo	141	78		
		Summe *g)*:			141	78
		Summe II:			67.462	72
		Summe I:			775.569	37
		Zusammen I und II:			843.032	09

Tabelle Nr. 23.

Ausweis

über den

Neubau von Gendarmeriekasernen, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1885.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	2.446	Bau einer Gendarmerieunterkunft in Zunijevac	2.279	53		
2	8.128	„ der „ „ Glavatičevo, Zovidol und Zmijevac	2.278	—		
3	2.548	„ einer Gendarmerieunterkunft in Ulog	1.135	—		
4	10.503 / 30.624	„ „ „ „ Lopare	5.294	60		
5	11.701	„ „ „ „ Kruševljani	7.600	—		
6	15.119 / 30.314	„ „ „ „ Trubar	3.666	40		
7	15.300	Baugrund der Kaserne in Bastaci	50	—		
8	15.167 / 8.656	Bau einer Gendarmerieunterkunft in Mioče	5.169	61		
9	15.581	„ „ „ „ Gacko	12.325	32		
10	20.509 / 29.650	„ eines Wachhauses in Brod	592	58		
11	20.081	„ einer Kaserne in Rakitno	3.000	—		
12	20.478	„ „ „ „ Jeleć und Čelebić	3.500	—		
		Summe I:			46.891	04
		II. Adaptirungen.				
13	5.508	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Mioče	200	—		
14	6.826 / 20.199	„ „ „ „ Pod-Vitez	156	10		
15	6.828	„ „ „ „ Na-Romanja	49	—		
16	„	„ „ „ „ Jlidže	167	—		
17	11.832	Insertionsgebür für den Kasernbau in Mioče	23	70		
18	12.465 / 7.461 / 9.193	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Lipetakaraula	250	—		
19	„	„ „ „ „ Ruište	200	—		
20	„	„ „ „ „ Ulog	92	15		
21	„	„ „ „ „ Plana	42	85		
22	„	„ „ „ „ Divinsattel	41	80		
23	„	Für Ziegelanschaffung	50	—		
24	21.515	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Lukavac, Trusina . . .	80	—		
25	24.074	„ „ „ „ Orahovo	530	—		
26	24.176	„ „ „ „ Zalom	395	08		
27	26.949	„ „ „ „ Ivan Karaula	119	—		
28	32.009	Öfen für die Gendarmerieunterkunft in Ulog	87	75		
29	28.083	Sparherd für den Posten in Begovićkula	35	—		
30	2.172	„ „ „ „ „ Jajce	22	30		
		Transport .	2.541	73	46.891	04

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammen fl.	kr.
		Transport .	2.541	73	46.891	04
31	15.826	Adaptirung der Postenunterkunft in Ulice	9	—		
32	17.287	Weißigung der Gendarmerieunterkunft in Grahovo	17	80		
33	17.661	Für Rauchfangreinigungsrequisiten	69	23		
34	18.597	Kaminreinigung am Gendarmerieposten in bosn.-Gradrška und Novi	5	80		
35	18.049	Adaptirung des Stalles beim Gendarmerieposten Bilek	39	60		
36	19.200	Reinigung der Senkgrube in der Kaserne in Jajce	8	—		
37	19.254	Fensterscheibe am Gendarmerieposten in Vinoce	3	—		
38	19.787	Reinigung der Senkgrube am Gendarmerieposten in Vinica	2	—		
39	21.656	„ „ „ „ „ „ Korito	15	—		
40	22.896	Sparherd für den Posten in Sipovica	45	—		
41	23.366	1 Ofen „ „ „ „ Grahovo	7	—		
42	23.887	Senkgrubenreinigung für den Posten am Divinsattel	8	—		
43	24.936	Adaptirung der Gendarmeriekaserne in Grahovo	25	—		
44	25.977	„ „ „ „ Neumkula	10	70		
45	26.166	„ „ „ „ Trzacka Rostella	18	70		
46	25.859	„ „ „ „ Trebinje	11	20		
47	32.009	„ „ „ „ Suha	60	—		
48	32.009	„ „ „ „ Kruščica	113	40		
49	32.009	„ „ „ „ Gjurdjevac	16	—		
50	32.009	„ „ „ „ D. Vrbica	11	22		
51	32.009	„ „ „ „ Čajnica	8	09		
52	32.009	„ „ „ „ Ulice	5	—		
53	2.370	„ „ „ „ Kruščica	20	—		
54	27.135	Öfen für den Posten in Kruščevica	34	10		
55	27.193	Fensterscheiben für den Posten in Jajce	1	70		
56	27.240	Kasernbau in Vaganj	374	21		
57	2.860	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Preodac	38	—		
58	3.921	Für eine Ofenröhre	4	90		
59	3.602	Weißigung der Gendarmerieunterkunft in Mostar	10	—		
60	4.062	Adaptirung „ „ „ G. Vakuf	50	—		
61	5.603	„ „ „ „ bosn.-Gradiška	12	—		
62	5.604	Sparherd für die „ „ Sarajevo	28	—		
63	7.287	Rauchfangreinigungsrequisiten	114	—		
64	7.883	Fensterscheiben am Posten in Jajce	2	40		
65	9.581	Schlosserarbeit beim I. Gendarmerieflügel in Sarajevo	8	—		
66	9.989	Dachrinnenreparatur für den Posten in Zmijevac	19	20		
67	9.850	Adaptirung am Gendarmerieposten in Bilek	11	30		
68	9.586	„ „ „ „ Vučidol	54	—		
69	8.644	„ „ „ „ Jajce	89	60		
70	9.584	„ „ „ „ Ulice	23	20		
		Transport .	3.945	08	46.891	04

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag			
			einzeln		zusammen	
			fl.	kr.	fl.	kr.
		Transport .	3.945	08	46.891	04
71	11.117	Adaptirung am Gendarmerieposten in Lusči palanka	19	—		
72	11.631	„ „ „ „ Bastaci	33	60		
73	11.631	„ „ „ „ Suha	10	80		
74	11.631	„ „ „ „ Josar	17	50		
75	11.631	„ „ „ „ Zljebovi	4	—		
76	11.631	„ „ „ „ Rudo	49	67		
77	11.631	„ „ „ „ Zaborak	8	53		
78	11.631	„ „ „ „ Čajnica	60	42		
79	12.544	„ „ „ „ Skelani	25	—		
80	12.171	„ „ „ „ Konjsko	72	80		
81	12.685	„ „ „ „ Begović kula	144	37		
82	12.663	„ „ „ „ Ključ	285	49		
83	14.007	Weißigung „ „ „ Vinica	13	—		
84	14.913	„ „ „ „ Mostar	8	25		
85	15.031	„ „ „ „ Ušće	6	10		
86	15.317	Kaminfegung am „ „ Jajce	6	—		
87	10.349	Rauchfangrequisiten	42	—		
88	12.172	Adaptirung des Montursmagazins für den 7. Gendarmerieflügel . .	4	80		
89	12.936	Stallbau beim Gendarmerieposten Ulog	70	—		
90	13.254	Sparherdreparatur beim Gendarmerieposten Raščelica	19	50		
		Summe II:	. . . .	. .	4.845	91
		Zusammen I u. II:	. . . .	. .	51.736	95

Tabelle Nr. 24.

Ausweis

über

Neubauten von Amtsgebäuden, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1886.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag			
			einzeln		zusammen	
			fl.	kr.	fl.	kr.
		I. Neubauten.				
		a) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden, Forstämter etc..				
1	—	Bau eines großen Konaks in Dervent	46.833	58		
2	—	„ „ Konaks, vergrößerte kleine Type mit separatem Arrestgebäude sammt Baugrund in Banjaluka	39.318	53		
3	—	Bau eines Konak, kleine Type, in Nevesinje	32.599	59		
4	—	Zubau beim Konak in bosn. Gradiška	4.588	22		
5	—	Bau der Forstschutzhäuser in Kreševo, Selnica, Koricna	1.200	—		
6	—	„ „ „ „ Han Begov	1.080	—		
7	—	„ „ „	950	—		
8	—	„ „ „ „ Tešanj	1.000	—		
9	—	Fertigstellung des Forstschutzhauses in Mokro	337	28		
10	—	Bau zweier Forstschutzhäuser in Prnjavor	1.000	—		
11	—	„ eines Forstschutzhauses in Dubrava	400	—		
12	—	„ „ „ „ Corkovaca	20	—		
13	—	„ „ „ „ Konju	2.250	—		
		Summe *a)*:			131.577	20
		b) Von Gebäuden der Kreisgerichte und Kreisgerichtsgefängnisse.				
14	192/B. H.	Bau der Landesstrafanstalt in Zenica, enthaltend: *a)* Administrationsgebäude einstöckig, massiv, *b)* Hauptgebäude, zweistöckig, massiv, *c)* Zellengefängnis, einstöckig, massiv, *d)* Spital, einstöckig, massiv, *e)* Ökonomiegebäude, theils einstöckig, theils ebenerdig, *f)* Doppelwerkstätte (Riegelbau), *g)* Maschinenhalle, Mühle und Tischlerei, Riegelbau, *h)* Kesselhaus, massiv, *i)* Brettermagazin, Holzbau, *k)* Feuerlösch-Requisitendepôt, Holzbau, *l)* Hechelschupfen, Holzbau, *m)* Eiskeller, Holzbau, *n)* Todtenkammer, massiv, *o)* Warendepot, Riegelbau, *p)* Kohlendepot, Holzbau. *q)* Wohnhaus der Handwerker, massiv, *r)* „ „ Feldarbeiter, „ *s)* Stallgebäude, massiv, *t)* Brennholzschupfen, Holzbau, *u)* Einfriedungsmauern, *w)* Brückenwaage, *x)* Wasserleitung, *z)* Canalisation, um den Gesammtbetrag per	240.000	—		
15	—	Grundankauf des Kreisgerichtsgebäudes in Sarajevo	11.500	—		
		Summe *b)*:			251.500	—
		Transport			383.077	20

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport			383.077	20
		c) Von Finanzwach- und Zollgebäuden.				
16	—	Bau der Finanzwachkaserne in Vikoć . . . } sammt Grund .	3.850	—		
17	—	„ des Finanzwach- und Zollgebäudes in Rača } sammt Grund .	8.226	64		
		Summe *c)*:			12.076	64
		d) Von Tabakfabriksgebäuden.				
18	—	Bau zweier Tabakblättermagazine in Ljubuški à 30.000 fl.	60.000	—		
19	—	Zubau zum Administrationsgebäude in Ljubuški	5.000	—		
20	—	Umfassungsmauern zum Administrationsgebäude in Ljubuški . . .	6.800	—		
21	—	Planirung etc. beim „ „ „ . . .	3.000	—		
		Summe *d)*:			74.800	—
		e) Von landwirtschaftlichen Gebäuden.				
22	4.402	Bau des Hengstendepots in Sarajevo, u. zw.:				
		a) Für den Hengstenstall sammt Futterkammer und Einrichtung	15.520	—		
		b) Für Umbau des Unterofficierswohnhauses und für ein Officierswohnhaus sammt Anbau	9.400	—		
		c) Für einen Kuh-, Hühner- und Schweinestall	1.130	—		
		d) Für den Hofabschluss	280	—		
		e) Aufbau eines Stockes auf die bestehende Kaserne sammt theilweisen Umbau des Parterres	15.500	—		
		f) Für ein Abort- und Holzlagengebäude	1.120	—		
		g) Anbau einer Werkstätte, Kohlenkammer, Apotheke und einer gedeckten offenen Wagenremise	950	—		
		h) Für Weg- und sonstige Reparaturen	533	46		
23	6.609/B. H.	Einrichtung des Hengstendepots in Sarajevo	2.413	41		
24	—	Zuchthengstenstall in Nevesinje, Gesammtkosten 2.950 fl., Landessubvention	1.800	—		
25	—	Wasserleitung zum Hengstendepot in Mostar	3.555	14		
26	—	Zaunherstellung beim „ „ „	1.289	92		
27	—	Subvention für den Hengstenstall am Skendervakuf	300	—		
		Summe *e)*:			53.811	93
		f) Von Wohngebäuden.				
28	3.237/B. H.	Convictsgebäude in Sarajevo	37.176	54		
29	7.410	Einrichtung des Convictsgebäudes in Sarajevo	4.343	64		
30	5.471/B. H.	Restauration in Doboj, u. zw.:				
		a) Für das Hauptgebäude	17.000	—		
		b) „ „ Stallgebäude	1.144	—		
		c) die Remise	986	67		
		e) den Baugrund	869	33		
31	3.164/B. H.	Pensionsfondsgebäude in Sarajevo	60.000	—		
		Summe *f)*:			121.520	18
		Transport			645.285	95

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport			645.285	95
		g) Von Gebäuden für Montanzwecke.				
32	—	Für ein Arbeits- und Maschinenhaus an der Kreka	2.611	30		
		Summe *g)*:			2.611	30
		h) Von Gebäuden für Badeanstalten.				
33	—	Bau eines Wohn- und Badhauses in Ilidže	12.000	—		
		Summe *h)*:			12.000	—
		Zusammen I			659.897	25
		II. Adaptirungen.				
		a) Von Gebäuden für Landesregierungsämter.				
34	16.060	Pauschalentschädigung für Erhaltung des Konaks in Sarajevo . . .	1.000	—		
35	22.485	Unvorhergesehene Auslagen bei Erhaltung des Konaks in Sarajevo	33	—		
36	—	Adaptirungen im Regierungsgebäude: Obergericht	193	85		
37	—	Einrichtung des Maschinenbetriebes bei der Landesdruckerei (im Regierungsgebäude)	3.707	15		
38	—	Schutzmaßregeln gegen Feuchtigkeit in „ „ (im Regierungsgebäude)	257	—		
39	—	Einrichtung der Telegraphenleitung . . . . . . (im Regierungsgebäude)	941	75		
40	—	Adaptirung bei der Landeskassa . . . . . . (im Regierungsgebäude)	227	95		
41	—	„ beim Kataster . . . . (im Regierungsgebäude)	5.992	05		
42	—	„ der Gangnischen zu Kanzleien . . . . (im Regierungsgebäude)	1.376	43		
43	—	Straßenanlagen um das Regierungsgebäude	8.536	84		
44	—	Parkanlagen „ „ „	10.473	51		
45	57.896	Verputz des schadhaft gewordenen Regierungsgebäudes	39	53		
46	211	Erhaltung des Regierungsgebäudes	720	10		
		Summe *a)*:			33.499	16
		b) Von Gebäuden der Bezirks- und Steuerämter, Kreisbehörden, etc.				
47	12.837	Herstellung einer Nothstiege am Amtsgebäude in Mostar	124	48		
48	19.460	Reparatur am Amtsgebäude in Bilek	60	—		
49	19.700	„ des Konaks in Konjica	150	—		
50	27.325	Adaptirung der Bezirksarreste	563	18		
51	„	„ des Bezirksamtsgebäudes in Gacko	2.500	—		
52	„	„ „ „ „ Stolac	151	03		
53	„	„ „ „ „ Trebinje	580	—		
54	„	„ „ „ „ Bilek	140	—		
55	„	Reparatur am Amtsgebäude in Bilek	521	55		
56	„	Adaptirung des großen Konaks in Banjaluka	984	45		
57	„	Reparatur des Konak n bosn. Kostajnica	106	51		
58	„	„ „ „ „ Prjedor	190	30		
		Transport .	6.071	50	33.499	16

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	6.071	50	33.499	16
59	27.325	Adaptirung des großen Konaks in Travnik	743	82		
60	"	" " Bezirksamtsgebäudes in Bugojno	2.850	—		
61	"	" " Konaks in Zvornik	200	—		
62	"	" " Kreisamtsgebäudes in Bihać	7.750	—		
63	"	" " Konaks in Krupa	430	—		
64	"	" " " " Petrovac	170	58		
65	"	" " ärarischen Hambars in Doboj	1.950	—		
66	30.685	Herstellung eines Holzmagazins in Livno	25	—		
67	35.111	Einfriedung des Forstschutzhauses in Podgraci	27	38		
68	40.819	Adaptirung der Bezirksamtsarreste in D. Tuzla	200	—		
69	45.056	" des Bezirksamtsgebäudes in Sarajevo zur Unterbringung des Grundbuches	400	—		
70	10.958	Erhaltungsarbeiten am Amtsgebäude in Zenica	60	—		
71	15.373	Adaptirungsarbeiten am Konak in Prozor	125	08		
72	15.457	" " " " Livno	50	—		
73	15.633	" " Amtsgebäude in Trnovo	151	50		
74	43.928	Ausbesserung des Arrestlocales in Zvornik	50	—		
75	37.951	Reparatur des Steueramtslocales in Petrovac	16	30		
		Summe *b)*:			21.271	16
		c) Von Gebäuden der Kreisgerichte und Kreisgerichtsgefängnisse.				
76	35.696	Reparaturen am Kreisgerichtsgebäude in Bihać	98	23		
77	15.194	Neuumdachung der Arreste in Bihać	177	04		
78	46.103	Abänderung der Senkgrube im Arreste in Bihać	60	—		
79	455	Reconstruirung der Aborte im Arreste in Bihać	450	—		
80	17.259	Adaptirungen am Kreisgerichtsgebäude in Mostar	1.068	—		
81	12.049	Reparaturen am Kreisgerichtsgebäude in Sarajevo	343	64		
82	53.511	" " " " Dolnji Tuzla	100	—		
		Summe *c)*:			2.296	91
		d) Von Finanzwach- und Zollgebäuden.				
83	43.100	Adaptirung der Finanzwachkaserne in Drinača	14	20		
84	47.921	" " " " Nihaljevic	75	—		
85	55.639	Reparatur " " " Hotar	19	50		
86	5.836	Adaptirung " " " Šepak	75	—		
87	25.313	Reparatur " " " Hotar	53	50		
88	59	Brunnenherstellung für die Finanzwache und das Salzamt in Brod .	197	87		
89	3.242	Adaptirung des Zollgebäudes in Šepak	650	—		
90	36.197	Reparatur der Finanzwachkaserne in Uvac	57	—		
91	37.472	Adaptirung der " " Skelani	1.263	13		
92	37.951	" " " " Grab	1.100	—		
93	"	" " " " Drjena	1.700	—		
94	"	" " " " Gabela	277	50		
		Summe *d)*:			5.482	70
		Transport			62.549	93

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport			62.549	93
		e) Von landwirtschaftlichen Gebäuden.				
95	6.165	Kaminreinigung im Hengstendepot in Sarajevo	20	—		
96	26.600	Gittereisen für das „ „ „	10	08		
97	6.165	Senkgrubenreinigung im Hengstendepot in Sarajevo	80	—		
98	31.159	Kaminreinigung im Hengstendepot in Sarajevo	13	33		
99	—	Rebschnüre zu den Stallfenstern des Hengstendepots in Sarajevo .	10	—		
100	—	Ofenrohre zum Hengstendepot in Mostar	2	45		
101	26.119	Reparaturen beim Hengstendepot in Sarajevo	153	85		
102	31.753	Bretter zum Hengstendepot in Sarajevo	3	50		
103	32.684	Adaptirung beim Hengstendepot in Sarajevo	142	28		
104	43.904	Sand und Schotter zum Hengstendepot in Sarajevo	121	34		
105	50,994	Adaptirungen beim Hengstendepot in Mostar	91	50		
106	65.826	„ „ „ „ „	24	—		
107	11.997	Glaserarbeiten „ „ „ Sarajevo	25	60		
		Summe *e)*:			697	93
		f) Von Tabakfabriksgebäuden.				
108	51.157	Mehrarbeiten am Einlösamtsgebäude in Stolac	180	14		
109	50.711	Dachreparaturen der Tabakfabrik in Sarajevo	909	52		
110	„	Herstellung des Feuerlösch-Requisitendepots in Stolac	125	—		
111	41.399	Adaptirung der Tabakmagazinsgebäude in Mostar	1.615	13		
112	50.984	Pflasterung ebenerdiger Locale der Tabakfabrik in Sarajevo . . .	516	99		
		Summe *f)*:			4.346	78
		g) Von Salzamtsgebäuden.				
113	47.666	Adaptirung des Salzmagazins in bosn. Gradiška	378	76		
114	33.285	Bodenlegung in der Salzkammer in Brod	52	40		
115	48.941	Adaptirung der Salzkammer in Brod	3.031	87		
116	„	„ „ „ „ Brčka	2.592	96		
		Summe *g)*:			6.055	99
		h) Sonstige.				
117	37.951	Herstellung einer Bauhütte an der Radopoljequelle	180	—		
118	„	Ablösung der Kohlenmagazine in Brod und Siekovac	800	—		
		Summe *h)*:			980	—
		Summe II:			74.630	63
		Hiezu Summe I:			659.897	25
		Zusammen I und II:			754.527	88

Tabelle Nr. 25.

Ausweis

über

Neubauten von Gendarmeriekasernen, sowie über Adaptirungen und Reparaturen an solchen

pro 1886.

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	zusammen fl.	kr.
		I. Neubauten.				
1	16.876	Einrichtung des Wachhauses in Brod	55	35		
2	3.043	Baugrund der Kaserne in Nova-Kasaba	100	—		
3	1.904	Stallbauten bei den Kasernen Ifsar, Bastaci und Zaberak	600	—		
4	11.580	Kasernbau in Čelebić	3.000	—		
5	„	Ankauf der Kaserne in Jeleć	6.000	—		
6	„	Baugrund der Kaserne in Jeleć	232	—		
7	„	„ „ „ „ Čelebić	100	—		
8	28.221	Ankauf der Gendarmerieunterkunft in Sić	1.500	—		
9	28.432 / 66.786	Bau der Gendarmerieunterkunft in Kamenica	5.098	21		
10	28.432	„ „ „ „ „ Skelani	114	29		
11	„	„ „ „ „ „ Nova Kasaba	984	51		
12	„	„ „ „ „ „ Zelinje	1.499	60		
13	„	„ „ Kaserne in Lukavac	4.600	—		
14	35.032	„ „ „ „ Trušina	4.600	—		
15	17.797	Grundeinlösung Kaserne in Lukavac und Trušina	200	—		
16	3.914	An Dr. Pölzel 373·31 und dem Bezirksamt in Livno 126·69 für Gendarmeriekaserne daselbst	500	—		
17	—	Gendarmeriekaserne in Doboj-Tuzla sammt Nebengebäude und Baugrund	34.025	63		
		Summe I:			63.209	59
		II. Adaptirungen.				
18	32.550	Adaptirung der Gendarmeriekaserne in Grab	175	—		
19	19.461	„ „ Gendarmerieunterkunft in Zalom	4	40		
20	28.221	„ „ „ „ „ Sić	470	15		
21	28.432	„ „ „ „ im Kreise Travnik	2.783	—		
22	„	„ „ „ „ „ „ Banjaluka	260	41		
23	„	„ „ „ „ „ „ Bihać	787	87		
24	9.778	„ „ „ „ in Mostar	17	50		
25	14.638	„ „ „ „ „ H. Bravsko	86	97		
26	13.606	Weißigung „ „ „ „ bosn. Gradiška	11	80		
27	—	Ofen für die Kaserne in Ulog	9	87		
28	49.099	Demolirung der Kaserne in Riušte	96	50		
29	66.742	Öfen der Posten in Ifsar, Bastaci und Zaborak	217	10		
30	9.780	Rauchfangreinigung der Gendarmerieunterkunft in Jajce	6	—		
31	10.383	Rauchfang- und Senkgrubenreinigung, Posten in Trebinje	8	10		
32	28.432 / 68.269 / 66.895	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Pod Vitez	57	09		
33	„	„ „ „ „ „ Na Romanja	57	09		
34	„	„ „ „ „ „ Žljebovi	57	09		
35	„	„ „ „ „ „ Gostilja	53	62		
36	„	„ „ „ „ „ Ilidže	266	30		
37	„	„ „ „ „ „ Zaborak	344	88		
38	„	„ „ „ „ „ Ivsar	344	88		
		Transport .	6.115	62	63.209	59

Post-Nr.	Verordnung der Land.-Reg.	Object	Geldbetrag einzeln fl.	kr.	Geldbetrag zusammen fl.	kr.
		Transport .	6.115	62	63.209	59
39	28.432 68.269 66.895	Adaptirung der Gendarmerieunterkunft in Bastaci	344	88		
40	„	„ „ „ „ „ Rudo	436	50		
41	„	„ „ „ „ „ Suha	150	—		
42	„	„ „ „ „ „ Mioće	1.762	76		
43	28.432 67.000 9.413 20.542	„ „ „ „ „ Ulog	400	—		
44	„	„ „ „ „ „ Glavatičevo	100	15		
45	„	„ „ „ „ „ Zovidol	100	—		
46	„	„ „ „ „ „ Kruščica	100	—		
47	„	„ „ „ „ „ Poljevdol	50	—		
48	„	„ „ „ „ „ G. Karaula	11	57		
49	„	„ „ „ „ „ Mostar	25	—		
50	„	„ „ „ „ „ Plana	50	—		
51	„	„ „ „ „ „ Divinsattel	50	—		
52	„	„ „ „ „ „ Zmijevac	50	—		
53	„	„ „ „ „ „ Bilek	200	—		
54	„	„ „ „ „ „ D. Vrbica	60	—		
55	„	„ „ „ „ „ Raščelica	18	02		
56	„	„ „ „ „ „ Usće	20	—		
57	„	„ „ „ „ „ Orahovac	20	—		
58	„	„ „ „ „ „ Konjsko	40	—		
59	„	„ „ „ „ „ Ulice	50	—		
60	„	„ „ „ „ „ Vučidol	50	—		
61	„	„ „ „ „ „ Begović Kula	40	—		
62	18.001	Kaminreinigung der Gendarmerieunterkunft in Trebinje	9	—		
63	19.188	Weißigung der Gendarmeriekaserne in Mostar	12	30		
64	21.384	Adaptirung „ „ „ „ Bilek	12	—		
65	22.716	„ „ Gendarmerieunterkunft in Mosko	59	—		
66	28.432	„ „ „ „ „ Berušica	63	50		
67	„	„ „ „ „ „ Kazanci	118	60		
68	42.479	„ „ „ „ „ Grab Župci	107	96		
		Summe II:	. . . .	. .	10.626	86
		Zusammen I und II:	. . . .	. .	73.836	45

Tabelle Nr. 26.

Summarium

über die

in den Jahren 1879 bis inclusive 1887 für Hochbauten in Bosnien und der Hercegovina aufgewendeten Geldmittel.

Jahr	Aufgewendete Geldmittel für						Von den bezüg-	
	Neubauten		Adaptirungen		Zusammen		durch technische Organe der Landesregierung	
	an landesärarischen Objecten							
	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.
1879	28.939	99	36.498	83	65.438	82	65.438	82
1880	620.914	72	56.961	52	677.876	24	177.876	24
1881	380.406	06	38.258	13	418.664	19	227.321	57
1882	243.758	40	38.751	34	282.509	74	183.189	87
1883	161.886	69	80.230	62	242.117	31	205.835	14
1884	314.726	33	46.225	39	360.951	72	308.295	43
1885	823.310	41	88.884	65	912.195	06	804.428	83
1886	811.606	84	102.671	66	914.278	50	894.253	03
1887	1,260.000	.	102.700	.	1,362.700	.	1,345.250	.
Summe	4,645.549	44	591.182	14	5,236.731	58	4,211.888	93

lichen Bauten wurden geleistet				Aufgewendete Geldmittel				Anmerkung
durch technische Organe der Militärbehörden		durch die Salinenverwaltung in Siminhan		für Subventionen an Schulen, Kirchen, Moscheen, Spitälern		für Miethzwecke		
fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	fl.	kr.	
.	.	.	.	3.059	80	26.200	.	
500.000	.	.	.	12.454	81	62.480	.	
191.342	62	.	.	15.087	13	65.129	.	
99.319	87	.	.	14.649	59	74.254	.	
36.282	17	.	.	21.921	04	76.562	.	
52.656	29	.	.	16.909	25	76.940	.	
17.426	02	90.340	21	31.367	43	87.770	.	
17.414	17	2.611	30	50.136	97	75.590	.	
17.450	.	.	.	67.176	.	75.980	.	
931.891	14	92.951	51	232.762	02	619.905	.	

Tabelle Nr. 27.

Allgemeine Übersichtstabelle

der

in Bosnien und der Hercegovina in Betrieb stehenden Eisenbahnen.

Name der Bahn	Länge der Bahn	Spurweite	Dem Verkehre übergeben	Maximalsteigung	Minimal-Radius	Objecte		
						Anzahl	Spannweite	per Kilometer
	km	m		‰	m		m	
1. Brod-Zenica	190·000	0·760	9. Juni 1879	14	45·00	798	—	—
Schleppbahn Zenica-Kohlenwerk . . .	0·711	0·760						
Schleppbahn Kohlenwerk-Papierfabrik	0·640	0·760						
2. Slav. Brod-Bosn. Brod	3·000	1·435	Juli 1879	—	—	1	484·58	—
3. Doberlin-Banjaluka	102·100	1·435	März 1879	20	300·00	—	—	—
4. Zenica-Sarajevo	78·236	0·760	5. October 1882	8	275·00	265	747·90	9·45
Schleppbahn *km* 191/92-Strafhaus . .	0·479	0·760						
5. Vogošča-Čevljanović	20·467	0·760	25. Jänner 1875	25	40·00	90	—	—
6. Doboj-Siminhan	67·000	0·760	28. April 1886	10	80·00	222	1.006·80	15·09
Schleppbahn zum Ringofen in Tuzla .	0·200	0·760						
„ zur Kohlengrube Kreka .	0·351	0·760						
„ „ Saline	0·100	0·760						
7. Mostar-Metković	43·177	0.760	14. Juni 1885	3·33	100·00	85	229·60	5·44

Tunnel		Schienen-gewicht per curr. Meter	Anzahl der Stationen und Haltestellen	Baukosten				Anmerkung
				zusammen		per Kilometer		
Anzahl	Länge							
	m	kg		fl.	kr.	fl.	kr.	
—	—	13·90 14·24 17·60 17·90	18	6,828.700[1]	—	35.940	50[1]	[1]) Zu Ende des Jahres 1886 betrugen die Anlagekosten in Summa 6,533.223 fl. 72 kr. oder per Bahnkilometer 34.457 fl. 93 kr.
—	—	—	—	1,812.300	—	604.100	—	
—	—	—	7	—	—	—	—	
1	40·00	13·86	10	3,882.800	—	49.629	30	
—	—	14·24	2	118.198	93	5.775	50	
—	—	14·24	11	1,285.802	51	19.191	—	
3	173·00	17·65	5	1,700.000	—	39.372	70	

Tabelle Nr. 28.

Tabelle

der

Fahrbetriebsmittel der Eisenbahnen in Bosnien und der Herzegovina.

Name der Bahn	Locomotiven					Personen-										
	Radial	Dupplex	Normalspurig	3achsige Tender	2achsige Tender	Salon-	Dienst-	Break-	I. Classe	I. und II. Classe		II. Classe	III. Classe		IV. Classe	
										neu	alt		neu	alt	neu	alt
1. Brod-Zenica	5	2	.	.	10	.	1	2	.	11	.	4	12	11	20	4
2. Slav. Brod-Bosn. Brod	.	.	.	.	.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.
3. Doberlin-Banjaluka	.	.	5	.	.	.	.	.	.	.	.	7	.	.	.	.
4. Zenica-Sarajevo	.	6	.	.	.	1	.	.	.	5	.	.	10	.	.	.
5. Vogosca-Čevljanović	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.
6. Doboj-Siminhan	.	.	.	3	.	1	1	.	2	.	.	4	5	.	8	.
7. Mostar-Metković	.	.	.	4	.	1	.	.	.	3	.	.	4	.	4	.

wagen				Güterwagen											
Post-	Gepäck-		Conducteur-	gedeckte	offene		Kleinvieh-	Lowries und Langholz-	Vieh-	Schotter-	Bahn-	Kohlen-		Draisinen	Anmerkung
	neu	alt			hochbordige	niederbordige									
2	5	1	.	69	26	8	2		108		.	.	.	3	
.	.	.	.	.		.	.	.	.	.	.	.	.	.	Im Betrieb der kön. ung. Staatsbahn.
.	.	.	2	22	.	.	.	.	21	13	.	14	.	.	
3	3	.	.	56	40	40	.	.	.	40	.	.	.	3	Im Betrieb der k. k. Bosna-Bahn.
.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	
	3		.	25	50		.	25	.	.	.	.	.	.	
2	.	.	2	8	12	.	.	8	.	.	12	.	.	2	

Tabelle Nr. 29.

Übersicht

über die in Bosnien und der Hercegovina errichteten meteorologischen Beobachtungsstationen.

Beobachtungs-station	See-höhe	Beobachtungen								Anmerkung
		Luftdruck	Lufttemperatur	Dunstdruck	Relative Feuchtig-keit	Bewölkungsmittel	Niederschlag	Zahl der Tage mit den verschiedenen Niederschlägen	Windvertheilung	
Sarajevo	540	1	1	1	1	1	1	1	1	von der k. k. Heeresverwaltung activirt.
Mostar	56	1	1	.	.	1	1	1	1	
D. Tuzla	232	1	1	.	.	1	1	1	1	
Livno	808	.	1	.	.	1	1	1	.	von der Landesregierung activirt.
Drinovce	260	.	1	.	.	1	1	1	.	
Širokibrjek . . .	270	.	1	.	.	1	1	1	.	
Kloster Humac .	80	.	1	.	.	1	1	1	.	
Bjelina	96	.	1	1	1	1	1	1	.	
Gacko	960	1	1	1	1	1	1	1	.	
Travnik	504	1	1	1	1	1	1	1	1	
Banjaluka . . .	166	1	1	1	1	1	1	1	1	
Bihać	217	1	1	1	1	1	1	1	1	

Tabelle Nr. 30.

Verzeichnis

der errichteten Beobachtungsstationen für Wasserstände.

Fluss	Beobachtungsort	Anmerkung
Trebizat	Humac Struge	
Becken von Imoski	Drinovce	
	Širokibrjek	
Gacko polje	Gacko	
Bosna	Sarajevo Visoko Zenica Doboj Šamac	
Narenta	Konjica Mostar Metković	
Vrbas	Bugojno Jajce Banjaluka Klasnice Svinjar	
Drina	Foča Višegrad Zvornik Bjelina	
Spreča	Gračanica an der Strassenbrücke nach Kladanj	
Jala	D. Tuzla	
Una	Kulen Vakuf Bihać Krupa Dubica Kostajnica	
Sana	Ključ Sanskimost Priedor Novi	
Save	Gradiška Brod Brćka	
Trebinčica	Trebinje	